

otomobilnews

Türkiye'nin otomobil e-dergisi

Ağustos 2017 Yıl:5 Sayı:55

MERCEDES-BENZ X-SERİSİ



Yenilik



Audi A8

Test Sürüşü



Dacia Duster 1.2 EDC

LANSMAN: HONDA X-ADV



LANSMAN: MAZDA MX-5 RF



Test Sürüşü



Renault Megane Sedan

Test Sürüşü



Peugeot 3008 Grip Control

Ve ilginizi çekecek daha birçok konu ile sizlerle...

Merhaba,

Maalesef yine üzücü bir ay geçirdik. Motosiklet camiasının kahramanı Altın Elbiseli Adam lakaplı Barkın Bayoğlu'nu elim bir kazada kaybettik. Bu kazada 2 kişi hayatını yitirdi. Maalesef bir anlık sinir ve dalgınlık dönüşü olmayan sonuçlar doğurabiliyor. Bu kazada hayatını kaybedenleri geri getirmek mümkün değil ama önemli dersler çıkartabiliriz. Bu senaryo otomobil ya da başka araçlarla da başımıza gelebilirdi. Hepimizin trafikte çok dikkatli olmamız ve anlık sinirlere teslim olmamamız gerekiyor.



Mehmet Erel
mehmet.ere@erelmedya.com

İstanbul'da yaşayan araç sürücüleri bir anda dolu kabusuyla baş başa kaldılar. Ceviz büyüklüğündeki dolu taneleri araçları ve binaları kurşun gibi delip geçti. Doluya yakalanan araçlarda ki dolu göçüğü sayısının ortalama 30-40 civarlarında olduğu söyleniyor.

Bu dolu hikayesinin bir de sıfır otomobil tarafı var. Pek çok bayinin araç stok alanlarının üstü açık. O bölgedeki sıfır araçların neredeyse tamamı çok ciddi hasar aldı. Şimdi markalar kara kara bu araçları ne yapacaklarını ve zararlarını nasıl telafi edeceklerini düşünüyorlar.

Her durumu fırsata çevirebilen uyanıklar bu konuda da girişimci ruhlarını ortaya koyup hasarlı araçları düşük fiyatlara alıp, yaptırdıktan sonra satmaya çalışacaktır. Özellikle birkaç ay sıfıra yakın otomobiller satın alırken iyice incelemenizde fayda var.

Otomobil News
sadece internet üzerinden
yayınlanan, aylık otomobil
kültürü dergisidir.

Genel Yayın Yönetmeni
Mehmet Erel
mehmet.ere@erelmedya.com

Görsel Yönetmen
Yılmaz Mermer

Reklam Rezervasyon
Cenk Yılmaz
cenk.yilmaz@erelmedya.com

Fotoğraf Editörü:
Mert Kocabaş

Test Editörleri:
Kanat Kale
Sinan Akad

Katkıda Bulunanlar:
Cenk Ceylan
Efe Yerce
Ertuğrul Ersin
Gül İpek
Kurthan Tarakçıoğlu
Osman Yavuz
Serdar Gökarp

Hukuk Danışmanı
Av. Mustafa Açıkgöz
0532 340 46 57

Erel Dijital Yayıncılık Hizmetleri
Soğanlık Yeni Mah. Baltacı
Mehmet Paşa Sok. No:1
Helenium Twins Sitesi B-Blok D:69
Kartal - İstanbul
T: 0216.909 84 53 (pbx)
M: iletisim@erelmedya.com

Buradayız...
otomobilnews.com



otomobilnews

YENİLİK



12 Rolls Royce Phantom

LANSMAN



28 Mazda CX-5 ve MX-5 RF

TEŞT SÜRÜŞÜ



58 Peugeot 3008 Grip Control

MOTORSPORLARI



100 Türkiye Pist Şampiyonası Serres

YENİLİK



18 Mercedes-Benz X-Series

Kısa haberler	Otomotiv Dünyasından Son Haberler	04
Yenilik	Audi A8	06
Yenilik	Rolls Royce Phantom	12
Yenilik	Mercedes-Benz X-Series	18
Lansman	Mazda CX-5 ve MX-5 RF	28
Lansman	Honda X-ADV	42
Test Sürüşü	Dacia Duster 1.2 EDC	46
Test Sürüşü	Peugeot 3008 Grip Control	58
Test Sürüşü	Renault Megane Sedan	68
Test Sürüşü	Toyota C-HR Hybrid	80
Test Sürüşü	Peugeot 301	90
Motorsporları	Türkiye Pist Şampiyonası - Serres	100
Motorsporları	Türkiye Tırmanma Şampiyonası - Çankaya	104

INFINITI'DEN PROTOTYPE 9

INFINITI, dünyanın en prestijli otomobil buluşmalarından 2017 Pebble Beach Concours d'Elegance'da, markanın performans ve zarafeti birleştiren güçlü tasarım dilini yansıtan retro bir yarış aracı prototipi, "Prototype 9"u sergileyecek. Motosporları tarihinin ilk dönemlerindeki cesaret ve yaratıcılıktan ilham alınarak tasarlanan tek kişilik Prototype 9, INFINITI'nin sadece öncü tasarımlarına atıfta bulunmayacak aynı zamanda markanın çığır açan inovasyonlarına da vurgu yapacak.



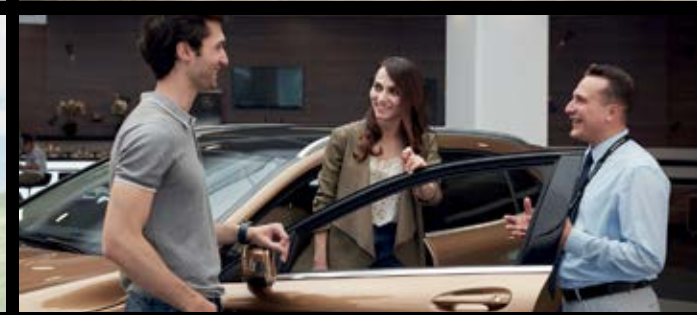
LEXUS TASARIM ÖDÜLLERİ BAŞVURULARI BAŞLADI

Lexus'un gelecek vaat eden gençleri desteklemek amacıyla her yıl düzenlediği Lexus Tasarım Ödülleri için yeni sezonun başvuruları almaya başladı. İlk kez 2013 yılında düzenlenen ödüllerde, bu yılki tema birlikte/beraber uyum içinde anlamına gelen "CO-" oldu. Lexus Tasarım Ödülleri, yarışmacıların kendilerini uluslararası platformda gösterme ve tanıtma şansı veriyor. Her yıl dünyanın her yerinden binlerce yaratıcı tasarımcı, finale çıkmak için başvuru yapıyorlar. Bu yıl 20 finalist, 2018'deki Milano Tasarım Haftası'nda tasarımlarıyla birlikte kamuoyuna tanıtılacak. Finalistlerin arasından seçilecek dört kişi ise, global tasarımcıların danışmanlığıyla birlikte 25 bin doların üzerindeki üretim bütçeleriyle prototiplerini gerçekleştirecekler.



ELANTRA'YA STYLE PLUS DONANIM

Hyundai, "C sedan segmentindeki sık modeli Elantra için yepyeni bir donanım seviyesini satışa sundu. Konforlu bir yapıya sahip olan otomobil, Style Plus donanım seviyesini şimdilik sadece 1.6 CRDi dizel motor, 6 ileri düz ve 7DCT otomatik şanzıman seçeneği ile satışa sunuyor. Hyundai Elantra Style Plus'a eklenen bazı özellikler ise; hız sabitleme, deri direksiyon simidi, ön sis farları, arka park sensörü ve 16 inç alüminyum alaşım jantlar olarak öne çıkıyor. Yeni versiyon, mevcut Style ve Elite donanımları arasında ideal bir orta donanım paketi olarak konumlandırılırken 96.500 TL'den başlayan liste fiyatına sahip.



Mercedes-Benz Türk'le benzersiz 50 sene.

Mercedes-Benz Türk 50 yaşında. Kurduğumuz fabrikalar ve dostluklarla, 1967'den bugüne hep güvenle taşıdığımız milyonlarla beraber geçen benzersiz 50 sene.

Türkiye'nin dört bir yanındaki satış/servis ağımla ve mühendislerimizin Ar-Ge başarılarıyla taçlanan elli sene için sizlere ne kadar teşekkür etsek az. Mercedes-Benz Türk'ü hep el üstünde tuttuğunuz için eksik olmayın.

Mercedes-Benz Türk. Gururla 50 yıl.



4. Nesil Hazır AUDI A8

Audi, markanın Amiral Gemisi olarak tanımladığı A8 modelinin dördüncü nesli olan Yeni A8'in, Frankfurt Otomobil Fuarı öncesinde ön gösterimini yaptı. Çığır açan dokunmatik kontrol konsepti ve yeni tasarım diliyle dikkat çeken Yeni A8, 2018 yılından itibaren otonom sürüş fonksiyonlarıyla donatılacak. Yeni Audi A8, 2018 yılının ilk çeyreğinde Türkiye'de satışa sunulacak



Audi AG'nin Barcelona'da düzenlediği Audi Summit Etkinliği, geleceğin lüks sınıf otomobillerinin başlangıcına ev sahipliği yaptı: A8 modelinin yenilenmiş hali ilk olarak Barcelona'daki bu etkinlikte tanıtıldı.

Markanın amiral gemisi niteliğindeki modelin dördüncü nesli; yeni tasarım dili, yenilikçi dokunmatik ekranlı kontrol konsepti ve sistematik elektrikli sürüş özelliğiyle "Vorsprung durch Technik - Teknoloji ile bir adım önde" ilkesinde gelişen son noktayı gösteriyor. Audi A8, aynı zamanda dünyada ileri otomatik sürüş için geliştirilen ilk tüketici sınıfı otomobil olma özelliğini taşıyor. Audi, 2018 yılından itibaren üreteceği otomobillerde park pilotu, otopark pilotu, sıkışık trafik pilotu gibi otonom sürüş fonksiyonları ekleyecek.

Yeni A8'in tasarımı, sportif görünümü, hafif gövde ve quattro sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi ile Audi markasının dünya çapında üne kavuşmasını sağlayan niteliklerini vurguluyor. Yeni A8, Audi lazer aydınlatma kullanan çarpıcı HD Matrix LED farlar ve arkada OLED teknolojisinden yararlanan LED şerit aydınlatmalar ile hem gündüz hem de gece dikkati çekmeyi başarıyor. Bu aydınlatma alt yapısı, sürücü otomobiline yaklaşırken veya otomobilden uzaklaşırken benzersiz ışık

animasyonları yaratıyor. Koltuk kılıflarının dikişlerinden elektronik olarak açılıp kapanan havalandırma kapaklarına dek her ayrıntının üstün bir kalite hissi yaydığı otomobilde yer alan donanım ve kullanılan malzemelerin listesi oldukça kabarık.

Yeni A8'in en klas koltuğu, sağ arkada yer alıyor; A8 L versiyonunda yer alan opsiyonel dinlenme koltuğu dört farklı ayar seçeneğine ve bir ayak dayama yerine sahip. Dinlenme koltuğuna oturan yolcu, ön yolcu koltuğunun arkasına entegre edilen ve birçok ayara sahip olan ünite yardımıyla ayaklarını ısıtıp ayaklarına masaj yapabiliyor. Arka koltuktaki yolcular ayrıca ortam aydınlatması, yeni HD Matrix okuma ışıkları ve masaj koltukları gibi birçok fonksiyonu kontrol edebildikleri gibi, ayrı bir işletim ünitesi üzerinden telefon konuşmalarını da gerçekleştirebiliyorlar. Arka koltukta, ortadaki kol dayanağı üzerinde bulunan OLED ekranlı ve bir akıllı telefon ebatlarındaki uzaktan kumanda, bulunduğu yerden çıkarılarak da kullanılabilir.

Audi, Yeni A8'de yüksek kalite standartlarını dijital çağa yepyeni bir işletim konseptiyle taşıyor. Marka yeni modelinde, bir önceki modelde kullanılan geleneksel döner düğme ve dokunmatik ekranını geçmişte bırakıyor. Gösterge panelinde kullanılan düğme sayısı son derece azaltılmış durumda.



Yeni A8, özellikle otonom sürüş için geliştirilen ilk tüketici sınıfı otomobil olma özelliğini taşıyor. A8'in yapay zekâ pilotu, gidiş ve geliş şeritlerinin bariyerle ayrıldığı otoyol ve ana yollarda, 60 km/h'den düşük hızlarda otomobilin kontrolünü ele alıyor.



Yeni A8'in tasarımı, sportif görünümü, hafif gövde ve quattro sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi ile Audi markasının dünya çapında üne kavuşmasını sağlayan niteliklerini vurguluyor.

A8 aynı zamanda kullanıcı ile konuşabilme özelliğine sahip. Sürücü, otomobilin birçok fonksiyonunu yeni ve doğal ses kontrol sistemiyle kumanda edebiliyor.

Büyük oranda optimize edilen navigasyon sistemi artık kullanılan yolları öğrenerek kendini geliştiriyor. Bu sayede sürücüye aramalarda akıllı tavsiyeler sunuyor.

Yeni A8, özellikle otonom sürüş için geliştirilen ilk tüketici sınıfı otomobil olma özelliğini taşıyor. A8'in yapay zekâ pilotu, gidiş ve geliş şeritlerinin bariyerle ayrıldığı otoyol ve ana yollarda, 60 km/h'den düşük hızlarda otomobilin kontrolünü ele alıyor. Sistem, orta konsol üzerindeki AI düğmesine basılarak devreye sokuluyor.

Kalkış, hızlanma, dönüş ve frenler, sıkışık trafik pilotu tarafından yönetiliyor. Sistem, sürücünün sürekli otomobili kontrol etmesi ihtiyacını ortadan kaldırıyor. Hız, belirlenen sınırlara ulaştığında bir uyarıyla sürücünün otomobilin kontrolünü yeniden devralmasını sağlıyor.

Teknik açıdan bakıldığında, sıkışık trafik pilotu bir devrim niteliği taşıyor. Pilotlu sürüş sırasında merkezi sürücü asistan kontrolörü (zFAS), sensörlerden elde edilen verileri bir araya getirerek otomobilin çevresindeki alanı sürekli olarak tarıyor. Audi, otomobillerinde radar sensörleri, ön kamera ve ultrason sensörlerin yanı sıra bir lazer tarayıcı kullanan ilk otomobil üreticisi. Audi'nin geliştirdiği yapay zekalı (AI) sıkışık trafik pilotu, A8'in satışa sunulduğu ülkelerin yerel mevzuatlarına ve uygulamalarına göre şekillenecek. Audi AI uzaktan park pilotu ve Audi AI uzaktan otopark pilotu, A8'in park yeri ve otoparklarda otomatik olarak manevra yapmasını sağlarken, sürücünün tek yapması gereken manevrayı izlemek. Bu sırada otomobilin içinde olmasına dahi gerek yok.

Audi'nin Neckarsulm Üretim Merkezi'nde üretilen Yeni A8, büyük ölçüde yenilenen 3.0 TDI ve 3.0 TFSI V6 turbo motorlarla Almanya ve 2018 yılının ilk çeyreği itibarıyla 3.0 TDI motor seçeneği ile Türkiye'de satışa sunulacak.

En Yenisi ROLLS ROYCE PHANTOM

Artık Rolls-Royce'un sekizinci kuşak "Yeni Phantom" dönemi başladı. 3 boyutlu lüks mimarinin otomobil dünyasındaki ilk örneği Rolls-Royce Phantom VIII. tüm dünyaya canlı yayında tanıtıldı.



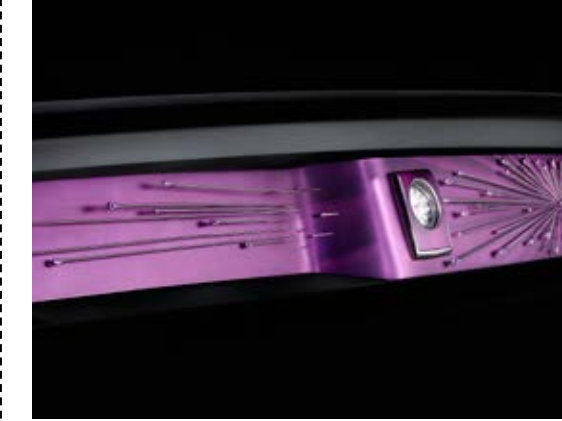


Lüks otomobil endüstrisinde devrim niteliğindeki Yeni Phantom'un DNA'sı, modern tasarımı ve iş dünyası tarzını ortak bir bağ ile birbirine bağladı. Yeni Phantom'a yakından bir bakalım. Rolls-Royce'un ünlü "sihirli halı sürüşü" yeni nesil kendinden dengeleyici hava süspansiyonunun sonucu olarak geliyor. Süspansiyon, elektronik olarak kontrol edilen amortisör ayarlama sistemini sürekli değiştirmesinden dolayı, her saniye için milyonlarca hesaplama yapıyor. Böylece süspansiyon kusursuz dengeleniyor. Ön cama, yolu daha iyi görmek için stereo kamera sistemi entegre ediliyor ve Rolls-Royce, neslini bir sihirli halı yolculuğuna çıkarıyor.

"Kucaklama" özelliği sayesinde Yeni Phantom'a zahmetsizce biniliyor. Kullanıcılarının sensöre hafifçe dokunmalarıyla, bir asistan veya vale eşliğinde arabanın kapısı tutuluyormuş gibi kendiliğinden kapanıyor.

"Galeri" özelliği, lüks için benzersiz konsept oluşturuyor. Aracın gösterge paneli son 100 yıl içinde ilk kez yeniden yorumlandı. 18. Yüzyıl zenginlerinin kendilerine ait sanat eserlerini her yolculukta yanlarında taşıma gibi bir alışkanlıkları vardı.





"Takım elbise" özelliği, Rolls-Royce'un diğer modelleriyle kıyaslandığında, konforu ve zerafeti yeniden tanımlıyor.

"Galeri" özelliği, lüks için benzersiz konsept oluşturuyor. Aracın gösterge paneli son 100 yıl içinde ilk kez yeniden yorumlandı. 18. Yüzyıl zenginlerinin kendilerine ait sanat eserlerini her yolculukta yanlarında taşıma gibi bir alışkanlıkları vardı. Sanat, yeni Phantom'un iç dünyasının merkezine yerleştiriliyor. Koleksiyonerler bir galerinin genişliğini yansıtan, tamamen kişiselleştirilmiş sanat eserlerini de sipariş edebiliyorlar.

Yenilenmiş 6.75 litrelik ikiz V12 motor sayesinde yeni Phantom'un

kalbi sessizce atıyor. Dünyanın en sessiz motoru unvanını alıyor.

Ceo Torsten Müller özel gecede yaptığı konuşmasında şunları söyledi: "Vardığımız bu sonuç, Rolls-Royce'un kaderi ile ilgili bize kesin bir berraklık sağladı. Her biri lüks alanında birer uzman olan Rolls-Royce müşterileri, her seferinde kişisel isteklerde bulundular. Bizler de son derece kararlı bir şekilde bu isteklere cevap verdik."

Mühendislik müdürü Philip Koehn "Markanın bugün ve gelecekte lüks araç sektörünün en önde gelen markası olmasının anahtarı yeni "lüks mimarisi". Yeni Phantom'dan başlayarak, Ghost, Wraith ve Dawn'ın yeni modellerinde de

uygulanacak bu mimariyle Rolls-Royce'un geleceği şekillenecek." yorumunda bulundu. Tasarım müdürü Gilles Taylor ise "Phantom VIII'in üç boyutlu mimarisi hem iyi bir başlangıç noktası, hem de ilham kaynağı oldu. Ama biz daha fazlasını yapmak istiyoruz." dedi.

Phantom Henry Royce tarafından 1925 yılında ilk tanıtıldığından bugüne kadar geçen zaman dilimi boyunca, duayenler tarafından hep "dünyanın en iyi otomobili" olarak nitelendirildi. Rolls-Royce'un bu ünvanı elde etmesinin ardında; Vizyon sahibi mühendisliği, estetik duyarlılığı, dünyanın önde gelen lüks aracının nasıl olması gerektiğine dair analiz yetisine sahip derin anlayışı saklıdır.



Yeni Oyuncu
MERCEDES-BENZ
X-SERİSİ

Artık Rolls-Royce'un sekizinci kuşak "Yeni Phantom" dönemi başladı. 3 boyutlu lüks mimarinin otomobil dünyasındaki ilk örneği Rolls-Royce Phantom VIII, tüm dünyaya canlı yayında tanıtıldı.

Mercedes-Benz, X-Serisi modeliyle pick-up dünyasına girdi. Sağlam, dayanıklı, güçlü, fonksiyonel ve zorlu araziye uyumlu olan araç, pick-up sınıfına has niteliklerle, tasarım, konfor, sürüş dinamikleri ve güvenlik gibi Mercedes-Benz'e özgü bütün özellikleri bünyesinde taşıyor.

Pazara güçlü bir giriş yapmaya hazırlanan Mercedes-Benz X-Serisi, çift çatalı heybetli ön ızgarası, güçlü duruşunu destekleyen uzun motor kaputu ve uzun geniş farlarıyla Mercedes-Benz ürün gamının bir parçası olduğunu hemen hissettiriyor. Büyük bir ilgiyle beklenen araç, üç farklı kokpit süslemesi, ikisi kontrast dikişli deri olmak üzere altı farklı koltuk döşemesi ve iki farklı tavan rengiyle sınıfının en zengin malzeme ve renk çeşitliliğini sunuyor.

Pick-up dünyasının yıldızı olmaya aday "Mercedes-Benz X-Serisi", dört ve altı silindri motor seçenekleriyle kullanıcılarına daha önce hiç deneyimlemedikleri bir sürüş keyfi sunacak.

Araç, satış başlangıcıyla birlikte X 220 d (163 BG/120kW) ve X 250 d (190 BG/kW) olmak üzere, müşterilerine iki farklı motor alternatifi de sunacak. Bunun yanı sıra 2018 yılının ortalarında ürün gamına, V6 dizel (258 BG/190 kW) motor eklenecek.

Mercedes-Benz X-Serisi, konfor odaklı süspansiyon geometrisi ve hava kanallı ön ve arka diskleri sayesinde off-road dışında kullanıcılarına mükemmel asfalt sürüş performansını da sunan ilk pick-up araç olarak öne çıkıyor.

Mercedes-Benz X-Serisi, konfor odaklı süspansiyon geometrisi ve hava kanallı ön ve arka diskleri sayesinde off-road dışında kullanıcılarına mükemmel asfalt sürüş performansını da sunan ilk pick-up araç olarak öne çıkıyor.



X-Serisi, pick-up dünyasının sınırlarını daha yukarı taşıyor ve sürüş dinamikmi, konfor, tasarım, güvenlik ve geniş kapsamlı kişisilleştirme gibi Mercedes-Benz'e has karakteristik değerleri zenginleştiriyor.



Mercedes-Benz X-Serisi, tüm zeminler için dört tekerlekli çekiş sistemi sunuyor. Araç, Low Mod ve isteğe bağlı olarak sunulan 4MATIC kilitli aks diferansiyeli ile her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebiliyor.

Her Mercedes-Benz aracında olduğu gibi X-Serisi'nde de referans olarak gösterilebilecek "Aktif Fren Asistanı" ve "Şerit Takip Sistemi" gibi pasif ve aktif güvenlik donanımları öne çıkıyor.

PICK-UP DÜNYASININ SINIRLARI DAHA YUKARIYA TAŞINIYOR

X-Serisi, pick-up dünyasının sınırlarını daha yukarı taşıyor ve sürüş dinamikmi, konfor, tasarım, güvenlik ve geniş kapsamlı kişisilleştirme gibi Mercedes-Benz'e has karakteristik değerleri zenginleştiriyor. Mercedes-Benz yeni X-Serisi, kullanıcısına üç farklı donanım seviyesi, dört ve altı silindirli motorlar, arka-

dan itiş moduna da alınabilen dört tekerlekten çekiş veya sürekli dört tekerlekten çekiş, altı vitesli manuel şanzıman ve 7 vitesli otomatik şanzıman olmak üzere zengin bir çeşitlilik sunuyor.

Benzersiz bir tasarımla yollara çıkan Mercedes-Benz yeni X-Serisi, üç farklı donanımla farklı iş ve yaşam tarzlarının beklentilerini karşılıyor:

- Giriş seviyesi olarak sunulan X-Serisi PURE, sağlamlık ve fonksiyonellik gerektiren işlerin ideal yol arkadaşı olmaya aday. Her türlü işi sırtlayan bu versiyon aynı zamanda konforu ve tasarımıyla müşteri teslimatları, sevkiyatlar ve özel kullanım olmak üzere her türlü beklentiye karşılıyor.
- X-Serisi PROGRESSIVE, güçlü karakteriyle iş amaçlı kullanıma uygun olmasının yanı sıra hem tarzı, hem konforu ile kişisel kullanımda da müşterilerin beklentilerini karşılıyor.



• Ürün gamının bir diğer seçeneği olan X-Serisi POWER ise tarz, performans ve konfora önem veren müşterileri hedefliyor.

GÜÇLÜ KARAKTER VE DİNAMİK BİR GÖRÜNÜM

Mercedes-Benz X-Serisi, heyecan uyandıran tasarımıyla dayanıklılık ve tarz arasında ideal bir denge kuruyor. Yeni pick-up, Mercedes-Benz'in sade tasarımını bir adım ileriye taşıyor. Düz yüzeyler ve zarif çizgilere sahip tasarımıyla X-Serisi, 1,1 tona varan yükleme kapasitesiyle de fonksiyonellikten ödün vermiyor.

Pick-up dünyasının yeni "yıldızı" üç farklı karaktere sahip Mercedes-Benz X-Serisi'nin güçlü görünümünü destekleyen ön tampo- nu, donanım seviyesine bağlı olarak üç farklı karaktere bürünüyor. PURE donanım seviyesinde boyasız olan ön tampon, PROGRESSIVE

seviyesinde gövde renginde boyanırken, ürün gamının tepe noktasını oluşturan POWER donanım seviyesinde ise krom eklentiler ve alt koruma ile sunuluyor. Her donanım seviyesi dokuz farklı gövde rengi ve 17, 18, 19 inç ebatlarında farklı jant alternatifleriyle kombine edilebiliyor. Tıpkı ön tampon gibi arka tampon da donanım seviyesine bağlı olarak üç farklı stile bürünüyor.

X-Serisi'nin arka tamponuna entegre edilen basamak ile 90 derecelik açıyla açılan bagaja erişim ve yükleme daha kolay hale getiriliyor. Çamurluk aralarına bir Euro palet sığacak şekilde tasarlanan X-Serisi, üçüncü stop lambasına entegre LED aydınlatma ünitesi ile yükleme alanının tamamını aydınlatıyor. Orta konsoldaki düğme ile aktif hale getirilen aydınlatma, araç çalıştırıldığında otomatik olarak kapanıyor. Kompresör gibi cihazları çalıştır-

mak üzere yükleme alanında bir 12 volt soket standart donanım

BEKLENTİLERİ KARŞILAYAN ZENGİN DONANIM

Her Mercedes-Benz marka araç gibi yeni X-Serisi de zengin konfor ve güvenlik donanımıyla dikkat çekiyor. Kaza anında çarpışmanın etkisini azaltan ön ve arka burulma noktalarıyla oluşan aracın sağlam gövdesi, yüksek güvenlik seviyesi için temel oluştururken, yedi adet havayastığı ve iki adet çocuk koltuğu bağlantı noktası da pasif güvenliği destekliyor. Aktif güvenlik ise "Aktif Fren Asistanı" ve "Şerit Takip Asistanı" gibi elektronik sistemlerle sağlanıyor. Römork çekmek için "Elektronik Stabilite Programı, Hız Sabitleme Sistemi ve altı adet LED kümesi ile sınıfının en yüksek aydınlatma seviyesini sunan LED farlar" standart olarak sunulurken isteğe bağlı olarak 360 derece geri görüş kamerası da sipariş edilebiliyor.



otomobilnews

Türkiye'nin otomobil e-dergisi Ocak 2014 Yıl:2 Sayı:24



**MERCEDES-BENZ
GLE COUPE**

Test Sürüşü



Mercedes-Benz GLA 45 AMG

Yenilik



Vauxhall Insignia

DİORAMA 1:24 VW BUS



ODD GLADYATOR ÖDÜLLERİ



Yenilik



Hyundai Santa Cruz

Yenilik



Honda Acura NSX

Ve ilginizi çekecek daha birçok konu ile sizlerle...

CNR AVRASYA 8. BOAT SHOW BAŞLIYOR

BOAT AND YACHT NEWS

SAYI 09 YIL 01 2015 ŞUBAT

**ABSOLUTE
NAVETTA
58**



**Numarine
60 Flybridge
Absolute
60 Fly**

**Ribco
Seafarer 36
Palm Beach
Yachts 2015**

EN GÜNCEL
SERVIS
BİLGİLERİ

GRAND BANKS 43EU & 55RP



Available on the
App Store



Available on the
App Store



Available on the
App Store



**HER ZAMAN HER YERDE,
KOLAY ULAŞIN, KOLAY OKUYUN DİYE!**



Mazda'nın Yeni Gözbebekleri Satışa Sunuldu

MAZDA CX-5 MAZDA MX-5 RF



Sıcakların bunalığı Temmuz ayında Mazda'nın yeni araçlarını daha yakından tanımak için Yunanistan'ın Sakız Adası'na doğru yola çıktık. Ekip sabahın erken saatlerinde İstanbul'dan İzmir'e yola koyulurken, ben İzmir'de bulunmam sebebiyle ekip ile araçların yanında bir araya geldim. Uçaktan inen diğer basın mensupları ile birlikte otomobillerin yanına geldiğimizdeki heyecanımız gerçekten görülmeye değerdi.

Yazı: Cenk Ceylan

Sıra sıra dizilmiş CX-5 ve MX-5 RF otomobilleri adeta atlayarak ilk rotamız olan 97km'lik İzmir Havalimanı – Çeşme Limanı yolculuğumuza başladık. Havalimanından tamamen yenilenmiş SKYACTIV-G 2.0 teknolojisine sahip, 160 beygir gücünde ve sü-

rekli dört çeker modunda çalışan CX-5 ile ayrılırken, bana Mazda Türkiye İletişim Direktörü Hülya Pamuk eşlik etti. Yol boyunca hem aracı test etme hem de markanın en yetkin çalışanlarından biri olan Hülya Hanım'dan detaylı bilgiler alma fırsatım oldu. Çeşme Liman'ından bizim

için bekleyen feribota atlayıp, Yunanistan'un 5. Büyük adası olan Sakız Adası'na doğru yola koyulduk. Feribotta gerçekleştirilen tanıtım toplantısında otomobillerin özellikleri ve gelişmelerin detayını markanın Türkiye Genel Müdürü Nurkan Yurdakul bizlere aktardı.



Otomobil, düşük frekanslı yol gürültüsü ile yüksek frekanslı rüzgar ve lastik sesinin önemli ölçüde azaltılmış. Bu da sürüş sırasında oldukça sessiz bir iç ortam sağlıyor.

MAZDA CX-5

2012 yılında piyasaya sürülen Mazda CX-5, firmanın hem KODO (Hareketin Ruhu – Soul of Motion) hem de SKYACTIV Teknolojisine sahip ilk modelidir.

Mazda'nın Jinba Ittai "sürücü-aracı bütünlüğü" anlayışının etkinliğini kanıtlayan ve insan merkezli tasarım ve mühendislik felsefesinin ürünü olan CX-5, sadece dinamik tasarımı ve heyecan verici sürüş performansı ile değil, aynı zamanda şirketin yıllık satışlarının yaklaşık yüzde 25'ini oluşturmasıyla da dikkatleri üzerine çekiyor.

Bugüne kadar 120 ülkede 1,5 milyondan fazla CX-5 satıldı. Tamamen yenilenmiş Mazda CX-5'in bu başarısının altında, Mazda'nın benzersiz tasarım yaklaşımı ve kapsamlı SKYACTIV teknolojileriyle her noktası yenilerek, SUV müşterileri için yeni bir sürüş zevki sunan şık, ilham verici ve akıllı bir modelin oluşturulması yatıyor.

Otomobil, düşük frekanslı yol gürültüsü ile yüksek frekanslı rüzgar ve lastik sesinin önemli ölçüde azaltılmış. Bu da sürüş sırasında oldukça sessiz bir iç ortam sağlıyor.



Bugüne kadar 120 ülkede 1,5 milyondan fazla CX-5 satıldı. Tamamen yenilenmiş Mazda CX-5'in bu başarısının altında, Mazda'nın benzersiz tasarım yaklaşımı ve kapsamlı SKYACTIV teknolojileriyle her noktası yenilerek, SUV müşterileri için yeni bir sürüş zevki sunan şık, ilham verici ve akıllı bir modelin oluşturulması yatıyor.

Önceki modellere kıyasla kaportanın burulma direncini yüzde 15 arttırmış ve direksiyon hareketlerine verilen tepki süresini azaltılmış. Direksiyon, süspansiyon ve fren sistemleri daha hassas bir hale getirilmesi ile oldukça konforlu bir sürüş sunan CX-5'in yol tutuş dengesi geliştirilmiş.

SKYACTIV-ARAÇ DİNAMİKLERİ teknolojilerinden olan G-Vectoring Control (GVC) teknolojisi ile donatılan CX-5, her zamankinden daha konforlu, hassas ve tepki gücü yüksek bir yapıya kavuşmuş olduğunu söylebilirim.

İlk kez 2012 yılında satışa sunulan CX-5 modelinin Türkiye'de 861 adet satıldığını belirten Nurkan Yurdakul, bu yıl içindeki satış hedeflerini 90 adet olarak açıkladı.



CENK CEYLAN



**MAZDA MX-5 RF**

Dünya otomotiv tarihinde belirli modeller vardır ki kelimenin tam anlamıyla efsane olmuş, üretildikleri segmentle özdeşleşmiştir. İşte tam 28 yıl önce üretilen Mazda MX-5 gibi.

Jinba Ittai sürüş felsefesinin otomotiv dünyasında vücut bulan en etkileyici modeli konumundaki Mazda MX-5, üretim hayatı boyunca 1 milyondan fazla satılarak, kendi alanında bir rekora imza atmış otomobillerden biri.

Otomotiv dünyasının ikonik modelleri arasında yerini alan MX-5'in başarısını bir adım ileri taşıma isteyen Mazda mühendisleri, MX-5 RF'i yarattı. "Retractable Fastback" yani Mazda MX-5 RF,

yumuşak tavan konseptine tereddütlü yaklaşan tüketicileri hedefliyor. Bir başka deyişle Mazda MX-5 RF, yumuşak tavanlı bir otomobil almaktan çekinen ya da aklında spor bir otomobil olmayan tüketicilerin Jinba Ittai keyfine ulaşabilmeleri için Mazda mühendisleri tarafından üretildi.

Piyasadaki en hızlı açılabilir ser tavanı, 1989'da piyasaya sürüldüğünden beri geçen süreçte en hafif MX-5 olan araca sadece 45kg eklemektedir. Yeni Mx-5 RF, premium renkleri olarak Yeni Çelik Grisi ve Kristal Ateş Kırmızısı ile satışa sunulacak.

Mazda MX-5 RF, Avrupa ile aynı dönemde Türkiye'de de satışa sunuluyor.





Jinba Ittai sürüş felsefesinin otomotiv dünyasında vücut bulan en etkileyici modeli konumundaki Mazda MX-5, üretim hayatı boyunca 1 milyondan fazla satılarak, kendi alanında bir rekora imza atmış otomobillerden biri.



Türkiye’de 1.5 (131 PS) ve 2.0 litrelik SKY-G (160 PS) olmak üzere iki farklı motor seçeneği ile satışa sunulacak MX-5 RF’in satış fiyatları ise şu şekilde olacak.

1.5 SKY-G Motion 138.282 TL,
1.5 SKY-G Power Sense
150.868 TL,
2.0 SKY-G Power Sense
190.308 TL.

Nurkan Yurdakul, Mazda MX-5 RF’in 2017 satış hedefini ise 50 adet olarak açıkladı.



HONDA X-ADV

Dünya’da ve son iki senedir ülkemizde de Pazar lideri olan Honda Motosiklet, yeni ürünü X-ADV modelini liderliğine yakışan bir organizasyon ile temmuz ayı başında tanıttı.

Yazı: Kanat Kale

Her Yola Gider



Honda X-ADV modeli Japon teknolojisini İtalyan tasarımı ile birleştirerek doğru bir kombinasyon gerçekleştirmiş. İkinci kombinasyon ise hem Integra modelinin hem de Africa Twin modelinin özelliklerini bir araya getirerek şu ana kadar üretilmemiş bir motosiklet yaratmış. Diğer bir deyişle asfalt ve offroad kullanımını bir arada sunarak,

otomotiv sektörünün hemen her markasının sunduğu “Crossover” hatta bazı özellikleri ile “SUV” segmentini motosiklette yaratmış. X-ADV’nin tasarımı üretim amacına uygun olarak keskin sert ve dik olarak gerçekleştirilmiş. Ön cam yüksekliği tek elle kolayca ayarlanabiliyor. Yine de hareket halinde oynamamanızda fayda var. Gösterge tablosu tamamen dijital ve çok kullanışlı. Gerekli

her türlü bilgiye kolayca ulaşabiliyorsunuz. Güneş tepeden ya da arkanızdan gelse bile okumakta bir sıkıntı olmuyor. Gidon Afrika Twin’de olduğu gibi konik tasarlanmış. Gidonun üzerindeki metal aksesuar öğlen güneşinde parlama yapıp bir miktar görüş sıkıntısı yarattı. Sert plastikten yapılmış elcik korumalar ve 2,5 mm kalınlığındaki alüminyum darbe koruma, yerden 16,2





KANAT KALE



MEHMET EREL

cm yüksekliği X ADV'nin yoldan çıkmaya ne kadar hevesli olduğunu gösteriyor. Jant olarak tel jant kullanılması da bunu destekliyor. Konu açılmışken lastik ebatları önde 120 / 17 ve arkada 160 / 15. Arka jantın küçük olması daha fazla saklama alanı olmasını sağlamış. Bu sayede 21 litrelik bir bagaj elde edilmiş ki buna kapalı bir kask sığabiliyor. 82 cm sele yüksekliği de benim (195 cm boyumla) sanırım ilk defa bu ebatta bir motorda sıkıntı çekmemi sağladı.

Anahtarsız çalışma ve el freni gibi özellikler de günlük hayatta yaşamınızı kolaylaştırıyor. X-ADV'de kullanılan motor Honda'nın diğer modelleri Integra ve NC 750'den tanıdığımız 745 cc hacminde paralel çift silindirli motor. Bu motor 6,250 devir / dakika da 54 HP güç ve

4,750 devir / dakika da 68 Nm tork üretiliyor. 238 kg ağırlığında ki bu motor için kâğıt üstünde az gibi görünse de kullanım sırasında yaşadığı heyecan bu matematiksel değerleri unutturuyor.

X-ADV'de Honda'nın birkaç modelinden tanıdığımız DCT (çift debriyajlı) şanzıman kullanılmış. Bu şanzımanda iki adet otomatik mod ve (benim gibi) düz vites kullanmayı sevenler için MT (düz vites) modu bulunmakta. Otomatik modlardan "D" modu sakın bir sürüşe imkân verirken "S" modu daha yüksek devirde

vitesi büyütüp daha performanslı sürüş imkânı sunuyor. Üstelik "S" modunda üç farklı performans seviyesi arasından seçim yapabiliyorsunuz.

4 saatlik test sürüşü sonunda yakıt tüketimi 4,1 lt / 100 km oldu. Tahmin edeceğimiz gibi sürüşün hemen tamamının "S" modunda gerçekleştiğini söylemem gerekir. Deposunun 13 lt olduğunu düşünürsek, menzilin en az 300 km olacağını rahatlıkla söyleyebilirim. Beyaz, kırmızı, gümüş ve siyah renk seçenekleri ile sunulan X-ADV'de aynı Africa Twin'de ol-

duğu gibi beyaz ve kırmızı renk seçeneklerinde farklı renklerde yan şeritler bence daha sportif ve agresif duruyor. Sakin renk seçmek isteyenler için gümüş ve siyah renklerde motorun tamamı aynı renk.

X-ADV'nin tavsiye edilen anahtar teslim fiyatı 54,100 TL. Scooter olarak düşünürseniz ilk anda çok gibi gelebilecek bir fiyat olmasına rağmen türünün tek örneği olan ve her yola gidebilecek kapasiteye sahip bir motosiklet olduğunu göz önüne alırsanız fiyat makul kalıyor.

ŞİMDİ HEM YAKIŞIKLI HEM DE OTOMATİK OLDU

Ülkemizde satışa çıktığı andan itibaren sunduğu avantajlı fiyatıyla iyi bir satış grafiği yakalayan Dacia Duster baya zaman önce makyajlandı. Biz de sizlere hem makyajlı hem de EDC şanzımanlı aynı zamanda özel donanım olan Blackshadow'lu Duster'i gururla sunuyoruz.

*Yazı: Sinan Akad
Fotoğraflar: Mert Kocabaş*



Renault Romen Dacia markasını satın aldıktan sonra popüler ürünler sunmaya başladı. Bunların en popülerleri ise Duster oldu. İlk kez 2010 yılında piyasaya çıkan Duster, sıkı durun, Juke ile aynı şasiyi kullanıyor. Üretim yeri olarak; Romanya, Brezilya, Hindistan, Rusya ve Kolombiya sıralayabiliriz. 2013 yılında makyajlanan Duster, satıldığı her ülkede popüler olmayı başardı. 4x4 sistemi ise Nissan.

DIŞ MEKAN

Dacia Duster, geçirdiği makyaj operasyonu ile artık daha şık ve albenili. Aracın ön tasarımı iki adet krom kaplı şerit ile yeniden tasarlanmış bir ızgara ile şekillendirilmiş. Yenilenen ön farlar ve krom kaplı ön panjurlarla beraber Duster'ın bakışı da farklılaştı. Gündüz farlarına sahip çift optikli farlar da ön görünümün şıklığında rol oynuyor. Blackshadow donanımıyla ek olarak Look Paket (ön ızgara, yan ayna kaplamaları, orta

panel parlak siyah, elmas efektli 16 inçlik siyah alaşımlı jantlar ve siyah kapı eşikleri), krom ön ve arka koruma plakaları ve tavan barları, deri direksiyon, hız ayar ve sınırlayıcı ve versiyona özel tasarımlar yer alıyor. Üzerinde DUSTER yazan tavan rayları da yenilenmiş eskisine göre daha kalın ve dikkat çekici olmuş. Yan tasarımda değişen bir şey yok. Aynıyla baki. Duster'ın arka tasarımında ki tek değişiklik ise stoplarda yapılmış. 4316 mm uzunluk, 1822 mm genişlik ve 1695 mm yükseklik değerine sahip.

İÇ MEKAN

Makyajla birlikte Duster'ın en çok mesai harcanan kısmı iç mekânı olmuş. Eski dağınık ve demode duran iç mekân yeni modelde elden geçirilmiş. Malzeme kalitesi görüntüde ciddi bir artış gösteriyor. Ancak dokununca artışın sınırlı kaldığını görüyorsunuz. En önemli değişiklik ise direksiyonda olmuş, üstünden hız sabitleme ya da hız



sınırlama kumanda edebiliyorsunuz. Radyo kumandası silecek kolunun altında bildiğimiz eski ama kullanışlı tipten. Eski modelde orta konsolda olan cam kumandaları makyajla birlikte alışılmış yeri olan kapı içlerine taşınmış. Orta konsolda artık tüm Dacia modellerinde gördüğümüz 7 inçlik MediaNAV multimedya ve navigasyon sistemini görüyoruz. Geri görüş kamerası da sunan sistemin tek handikabı motoru çalıştırdıktan 1 dk sonra açılması. Eğer bu sırada geri gidekseniz beklemeniz gerekiyor. Tabii bunun her donanım seviyesinde olmadığını belirtmeliyiz. El freninin altındaki elektrikli ayna ayar kumandaları kullanışlı değil. Ayrıca test aracımızda sunulan kol dayama sebebiyle koltuk sırtlıklarını ayarlamak zorlu bir sınavdı.



Makyajla birlikte Duster'ın bagaj hacminde bir değişiklik olmamış; hacim 475 litre 4x4 versiyonunda ise bu hacim 408 litre. İç mekanla ilgili bazı kumandaların eski ve ulaşımı zor yerde olması dışında ki bana göre en sıkıntılı durum plastik kokusu oldu. Maalesef ucuz ve geri dönüşümlü plastik tercih edilmesinden dolayı aracın içinde sürekli kötü bir koku vardı. Hele hele sıcakta ısınınca koku daha belirgin bir hal aldı.

MOTOR

Duster'ın kalbinde 4000 d/d'de 110hp, 1750 d/d'de ise 240Nm tork çıkışına sahip 1.5 litrelik dizel motor var. Son zamanların en popüler otomatik şanzımanı olan EDC şanzımanla kombine edilen araç 0'dan 100 km/s hıza fabrika verilerine göre 11.9 saniyede ulaşıyor. Son sürat ise 169 km/h. Makyajla birlikte ECO modu da sunulan araç kokpitte; bu modu devreye alan butona basıldığında gaz tepkilerini azalıyor ve ekonomi yapılmasına katkı sağlanıyor. Fabrika verilerine göre aracın 100 km'de şehir içi tüketimi 4,5 litre, şehir dışı 4,4 litre ve karma tüketim ortalaması 4.5 litre. 50



TEST SÜRÜŞÜ DACIA DUSTER 1.2 EDC



litrelik depoyla 1000 km aşan bir kullanım sunuyor. Dikkatimi çeken önemli bir hususta ön kaputun hidrolik kol sayesinde kilidi açıldıktan sonra kendi keline yükselmesi oldu. Son dönemde çoğu modelde hatta Premium modellerde dahi göremediğim bu özelliğin Duster'da sunulması beni çok şaşırttı ve memnun etti. Böylece hem eliniz yanmıyor hem de kirlenmiyor.

YOL DURUMU

Duster'ın koltukları oldukça rahat diyerek başlamak istedim bu bölüme. Oturma alanı bir tık daha

uzun olsaydı harika olurdu ama bu hali de bence gayet yeterli. Ancak, direksiyonun sadece yukarı aşağıya yönlendirilmesi yüzünden ideal koltuk ayarını yapmak zor. Yani ileri geri ayarı yok. Bir de koltuğun yükseklik ayarı var ama bence yok. Çünkü koltuğun altında ki sol taraftaki bir kol vasıtasıyla yapılabilir ama oturur durumda yapmanız imkânsız. Ancak araçtan inince kola basıyorsunuz ve koltuk yükseliyor. Oturup basarsanız da alçalıyor. Ara kademesi var ama ben beceremedim. Nispeten ergonomikleşen konsolda bazı kumandalar sıkıntı

yaratıyor. O kadarda kusur olsun diyelim. En önemli gelişme olan cam düğmelerinin kapağa taşınması gayet yeterli olmuş. Sol göğüste alta yerleştirilen ve nostaljik düğme ile de far yükseklik ayarı yapılıyor. Orta konsolun en altına konulan star/stop iptal düğmesi ise karın kası çalıştırıyor. Sadece dururken müdahale edebilirsiniz aksi halde yola bakmanız zor. Dolaşma zamanı. Duster'ı çalıştırdım ve nispeten sessiz ve sarsıntısız buldum. EDC şanzıman ise Renault'nun geliştirdiği ve kullanım rahatlığı sunan, çift kavramalı çalışma sistemine sahip.



Dizel motorla da oldukça uyumlu çalışan şanzıman sadece vites kolundan manuel kullanım sunuyor. Gelelim yol dışı kabiliyetine; her türlü yol koşulunun üstesinden gelecek şekilde tasarlanan Yeni Duster fena olmayan arazi aracı ve offroad kapasiteleri sergiliyor... 21cm'lik zemin yüksekliği (yaklaşma açısı 29,3°, rampa açısı 23° ve ayrılma açısı 34,9°) ile her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebiliyor. Düz yolda stabil bir kullanım sunan Dacia virajlı yollarda ise sakin olmayı seviyor. Beni 0'dan 100 km/h'ye hızlanma şaşırttı. Fabrika verisi olan 11,6 saniyeden zaman zaman daha iyi dereceler bile yakaladığım oldu. Ara hızlanma değerleri ise oldukça başarılı.İçerisinde ise 4 yetişkin için yeterli alan sunulurken, 5. Kişi için de sıkıntı yok.



TEST SÜRÜŞÜ DACIA DUSTER 1.2 EDC





Oturma alanı bir tık daha uzun olsaydı harika olurdu ama bu hali de bence gayet yeterli. Ancak, direksiyonun sadece yukarı aşağıya yönlendirilmesi yüzünden ideal koltuk ayarını yapmak zor. Yani ileri geri ayarı yok. Bir de koltuğun yükseklik ayarı var ama bence yok.

Dizel motorla da oldukça uyumlu çalışan şanzıman sadece vites kolundan manuel kullanım sunuyor. Gelelim yol dışı kabiliyetine; her türlü yol koşulunun üstesinden gelecek şekilde tasarlanan Yeni Duster fena olmayan arazi aracı ve offroad kapasiteleri sergiliyor...

Plastik kalitesi için söylenecek söz vasat. Bagaj hacmi ise gayet yeterli. Gelelim tüketim; şehir içinde 100 km'de 5,5 litre ile başladım, 8 litreler çıkardım ama ortalamam 6,4 litrede kaldı. Biraz dikkatli olursanız 6 litreler yakalanabilir.

geldi. Ama Duster'ın başlangıç fiyatı; 60.800.TL'den başlıyor 89.450.TL'ye kadar gidiyor.

Herkesin kesesine uygun bir SUV mutlaka vardır. Yeter ki hesabınızı bilin ve marka bağımlısı olmayın.



BENCE

Gayet alımlı tasarımı ve sunduğu iyi bir performans ile Duster neden başarılı olduğunu kanıtıyor. Evet plastik kalitesi vasat, evet bazı ergonomi eksiklikleri var ama Duster sunduğu fiyat avantajıyla bunları kolaylıkla unutturuyor. Ne kadar hesabımız dersin; test aracımız ek donanımıyla beraber 92.850.TL seviyelerine



PEUGEOT 3008 GRIP CONTROL

Bu ayki test konuğumuz bize taze kazandığı “Car of the Year” (Yılın Otomobili) ödülü ile gelen Peugeot 3008 modeli oldu. Farklı versiyonları olan 3008’in test ettiğimiz versiyonu “Advanced Grip Control” özelliği ile geldi. İlk çıktığı 2009 yılında daha çok “Crossover” segmentinde yer alan 3008, tamamen yenilenen hatları ve özellikleri ile tam bir SUV segmenti bir araç olmuş. Test ettiğimiz modelde bulunan “Advanced Grip Control” özelliği de SUV statüsünü perçinlemiş.

*Yazı: Kanat Kale
Fotoğraflar: Mert Kocabaş*



Yeni Peugeot 3008 modelini ilk yolda gördüğümde beğenmiştim.

Yakından inceleme fırsatı bulunca bu beğenim daha da arttı. Yüksek ve dik burnu, heybetli motor kaputu ve yerden 22 cm yüksekliği ile tam bir SUV. Geniş ve krom takviyeli ön ızgara 3008'e dinamik ve agresif bir hava veriyor.

Yeni 3008'in içine girince ilk göze çarpan yeni nesil Peugeot i-Cockpit özelliği oldu. Sürücünün dikkatini dağıtmadan sürüş yapmasını sağlayan bu teknoloji çok başarılı. Orta konsola yerleştirilmiş 8 inç (20 cm) genişliğindeki ekranın kullanımı kolay, okunabilirliği her türlü hava

şartında mükemmel. Ekranın altında yerleştirilmiş piyano tuşu görünümlü düğmeler ile radyo, klima, navigasyon (test aracında yoktu), araç özellikleri, telefon gibi özelliklere doğrudan erişim sağlayabiliyorsunuz. Diğer bir özellikte 12,3 inç (31 cm) genişliğindeki yüksek çözünürlüklü yükseltilmiş gösterge paneli. Farklı gösterge modlarını direksiyonun sol tarafındaki küçük bir düğme ile değiştirebilir isterseniz göstergeyi tamamen kişiselleştirebiliyorsunuz. Modları değiştirirken göstergelerin yaptığı animasyon teknolojisinin son harikası. Bu kokpit kompakt tasarımı direksiyon ile tamamlanmış. İki kollu direksiyonun üst ve alt kısmı düz

olarak tasarlanmış. Bu sayede sürücüye ekranı daha rahat görme imkânı sağlarken, diğer taraftan da diz mesafesi arttırılmış. Vites kolunun şıklığına da değinmeden geçemeyeceğim. Son derece şık ve küçük olduğu için fazla yer kaplamıyor. Vites kolunun ön taraftaki boşlukta kablosuz şarj etme özelliği olan telefonları adından da anlaşılacağı gibi sadece oraya bırakarak hiçbir bağlantı yapmadan şarj etme özelliğini de çok beğendim. Beni etkileyen bir diğer ayrıntıda geri vites kamerası oldu. Geri geri giderken ekranda standart görünümün yanı sıra, aracı havadan görebilmek park sırasında çok faydalı oluyor.



Yeni 3008'in içine girince ilk göze çarpan yeni nesil Peugeot i-Cockpit özelliği oldu. Sürücünün dikkatini dağıtmadan sürüş yapmasını sağlayan bu teknoloji çok başarılı.







Yeni 3008'in içi son derece ferah. Arka koltuktaki baş yüksekliği mesafesini de çok sevdim. Ama yine de paraya kıyıp opsiyonel olarak sunulan cam tavanlı model alırsanız çok memnun kalırsınız.

Gelelim test aracının özelliği olan "Advanced Grip Control" sistemine. BU sistem özetle önden çeker bir aracın 4x4 özelliklerine sahip olmasını amaçlamış. Kumandası vites kolunun yanında orta büyüklükte yuvarlak bir düğme. Bu düğme sayesinde; Normal, Kar, Çamur, Kum ve ESP Kapalı modları arasında seçim yaparak, farklı yol koşullarına göre 3008'inizi adapte edebiliyorsunuz. Bu versiyona özel 18 inçlik M&S (Mud and Snow yani Çamur ve Kar) tipi özel lastikler de doğal olarak standart olarak sunuluyor.

Yine sadece bu versiyona özel HADC (Hill Assist Descent Control yani Eğim İniz Destek Sistemi) özelliği dik yamaçlardan inişlerde güvenliği ve kontrolü kaybetmemeniz için aracın anlamsızca hızlanmasını önüyor. Asıl yenilikçi özelliği ise aracı sadece 3 km/s hızında tutabilmesi. Bu özellikte yine orta konsolda bulunan minik bir düğme ile aktive ediliyor.

Önceki 3008'de en eleştirdiğim nokta dizel motorlardaki otomatik şanzımanın (daha doğrusu otomatikleştirilmiş manuel şanzıman) performansı idi. Bu sorun yeni 3008'de tamamen giderilmiş. Sanki CVT şanzımanmış gibi hiçbir gecikme, sarsıntı olmadan vitesler arası geçiş son derece yumuşak.

Kullandığımız test aracının motoru 1,560 cc hacminde turbo dizel motor 3,500 devir / dakikada 120 HP güç ve 1,750 devir / dakika da 300 Nm tork üretiyor.



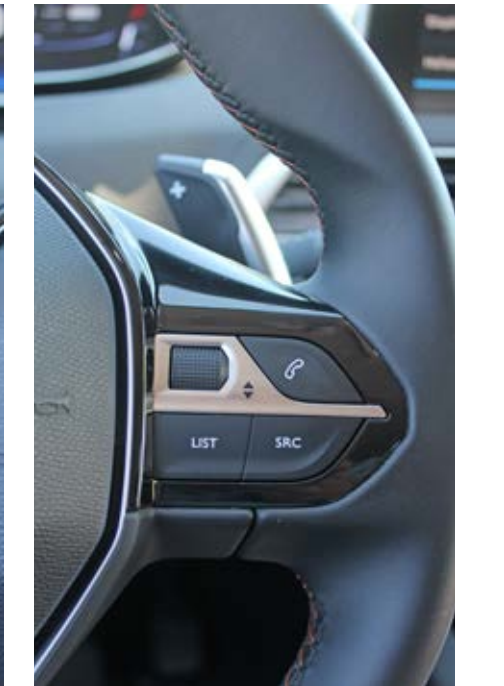


Bu motor yukarıda bahsettiğim yeni EAT6 adı verilen şanzımanla birlikte son derece akıcı ve pürüzsüz bir sürüş sağlarken, yakıt tüketiminde de son derece iddialı. Normal sürüşlerde 5,1 lt / 100 km ortalamayı yakalamak hiç sorun olmadı. Ekonomik sü-

rüş denemelerinde tüketim kolayca 5 litrenin altına düşüyor.

Yeni 3008 modelinin dizel motorlu olanlarının fiyatı 144,100 TL den başlayıp seçtiğiniz opsiyon ve aksesuarlara göre 178,300 TL'ye kadar çıkıyor.

Önceki 3008'de en eleştirdiğim nokta dizel motorlardaki otomatik şanzımanın (daha doğrusu otomatikleştirilmiş manuel şanzıman) performansı idi. Bu sorun yeni 3008'de tamamen giderilmiş. Sanki CVT şanzımanmış gibi hiçbir gecikme, sarsıntı olmadan vitesler arası geçiş son derece yumuşak.



HEM YERLİ HEM GÖSTERİŞLİ

Renault'un Türkiye'de en çok satılan C Segmenti sedan modellerinden "Fluence" yenilendi ve de eskiye dönülerek adı Megane Sedan olarak değiştirildi. Yeni Megane Sedan Megane HB ile aynı yüze ve iç tasarıma sahip bir model olarak karşımıza çıktı. Test konduğumuz ise 1.2 Tce 130 hp EDC oldu.

*Yazı: Sinan Akad
Fotoğraflar: Mert Kocabaş*



1995 yılında Renault'un lokomotif modeli olarak ortaya çıkan Megane, Renault 19 modelini devamı olarak üretilmiştir. İlk modelden itibaren Renault Oyak fabrikasında üretilen Megane, zaman içinde isim değişikliğine gitse de son modeliyle özüne dönmüştür. Megane I 1995 – 2002 yılları arasında üretilmiştir. Bu model 1999 yılında makyajlanmıştır. Megane II ise 2002 – 2009 yılları arasında hem de ülkemizde üretilmiştir. 2006 yılında makyajlanmıştır. 2008 – 2016 yılları arasında ise Megane III sahne almıştır ancak sedan modeline Fluence adı verilmiştir. Bu dönemde Megane sadece station, coupe ve hatchback olarak üretilmiştir. Ve gelelim günümüze 2015 Frankfurt Otomobil Fuarında tanıtılan yeni Megane bu sefer karşımıza sedan olarak da çıktı ve ülkemizde üretilmeye devam etti.

DIŞA BAKIŞ

Markanın yeni tasarım izlerini taşıyan Megane, segmentinin en çekici ön tasarımlarından birisine sahip. Bu hissi yaratansa tavana taşan C formu LED gündüz farları. Büyük ızgara yine büyük marka logosu ile desteklenmiş. Ama ben logonun bu kadar büyük ve bir plastik kaplamayla beraber kullanılmasını çok beğenmedim. Motor kaputundaki hava çizgileri ise sportif göndermeler arasında. Aracın yan tasarımı da dinamik. Arkaya doğru alçalan tavan ile daha sportif bir görünüme kavuşmuş. Ön çamurlukla kapının birleştiği noktada ki birbirini tamamlayan tasarım ise çok şık olmuş. Cam kenarlarında ki krom çerçeve de beğenimi kazandı. Bagaj kapağı da kısa tutulmuş. Aracın arka bölümünde de LED teknolojisi faydalanılmış. Stopların etrafındaki ince çizgilerle şık bir görünüm yaratılmış.



Egzoz çıkışlarında ki krom çerçe ve ise sportiflik hissini arttırırken, bagaj kapağında yer alan büyük logo ile MEGANE yazısı her zevke hitap etmiyor. Geri görüş kamerasının logo içine konması darbelere karşı bir nevi koruma sağlarken dikkatli gözlerden kaçmıyor. Megane'nın tasarımı bence övgüyü hak ediyor. Renault'nun tasarım şefi Laurens van den Acker ve ekibi çok doğru tasarımlara imza atıyorlar. Megane da bu kapsamda sınıfının en iddialı tasarımı olmaya aday.

İÇE BAKIŞ

Bu sefer teknik veriler vererek başlayayım istedim; otomobilin sahip olduğu cömert boyutlar (kendi sınıfında 2.71m'lik rekor düzeyde dingil mesafesiyle 4.63m uzunluğunda ve 1.81m genişliğinde) yolcular için ek alan sunuyor. Otomobilin kabini tam bir 'kokpit' hissi uyandırıyor. Bunu yaratan en büyük etkenler, yolcularını sarmalayan koltuklar, renkli Head-up Display ekranı, konfigüre edilebilir renkli 7-inç TFT gösterge ekranı, portre formatlı 8.7-inç multimedya tablet, R-LINK 2.0.

Ön panelde ve kapı üstü panelde kullanılan malzemeler, iç mekânın algılanan genişliğini daha da vurguluyor. Konsolun orta kısmı, geniş ve yüksek olup şık bir çerçeveye çevrili. Üst versiyonlarda ise konsolun ve ön/arka kapı panellerinin tasarımı ambiyans aydınlatması ile aynı renkte ince şeritlerle ön plana çıkarılıyor. Ancak kapı içlerinde ve bazı noktalarda sert plastiklere rastlama mümkün ki bu da ister istemez göze kötü gözüküyor. Megane'da ki en büyük yenilik multimedya tablet ve 7-inç gösterge tablosu veya 8.7-inç portre formatlı (22cm) R-LINK 2. Bu, yeni



Espace ve Megane'da kullanılanla aynı donanım. Bu segmentte daha önce eşi benzeri görülmemiş şekilde kolay kullanım için, akıllı telefon veya tabletlerdekine benzer biçimde kapasitatif 'pinch & zoom' ekranı bulunuyor. R-LINK 2, aracın çeşitli fonksiyonlarını kontrol eden bir kumanda merkezi durumunda: multimedya, navigasyon, telefon, radyo, MULTI-SENSE, sürüş destek sistemleri (ADAS).

R-LINK 2'NİN SUNDUKLARI:

Sezgisel: akıllı telefon veya tabletlerdekine benzer biçimde kullanması kolay ara yüz: tıkla ve sürük-le ile ikonların hareket ettirilmesi,

sayfa kaydırma, iki parmakla zumlama, vs.

Kolaylıkla kişiselleştirme: widget'lara (ikonlar) sahip konfigüre edilebilir üç 'ana sayfa' ve önceden seçilmiş sürüş ayarlarına ve araç içi ambiyans tercihlerine hızlı erişim için altı farklı profil kayıt imkânı,

Kontrol merkezi: otomobildeki pek çok fonksiyon buradan çalıştırılıp kapatılıyor. Buna ses sistemi, eller serbest telefon, navigasyon ve sürüş destek sistemleri de dahil,

İnternet bağlantı teknolojisi:

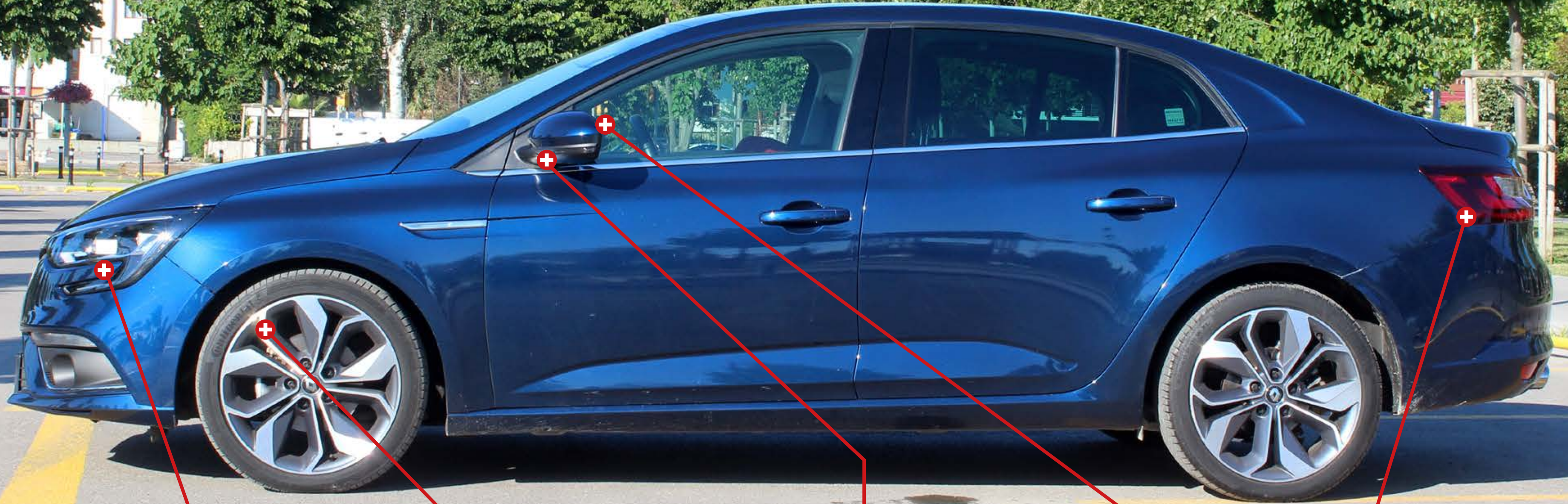
R-LINK Store ve uygulamalara erişim, ve güncel Avrupa haritaları.



TEST SÜRÜŞÜ RENAULT MEGANE SEDAN

MULTI-SENSE teknolojisi, sürücünün sürüş deneyimini kişiselleştirmesine imkan veriyor. Bu kişiselleştirme şu şeklide yapılabilir:

Gaz pedalının ve motor tepkisinin modifiye edilmesi, vites değiştirme hızının ayarlanması (sadece Efficient Dual Clutch otomatik vites kutusunda) direksiyon sertliğinin kontrol edilmesi, kabin aydınlatma ortamının modifiye edilmesi, sürücü koltuğundaki masaj fonksiyonunun devreye sokulması (versiyona bağlı). R-LINK 2 ekranında gösterilen önceden ayarlanmış beş farklı sürüş ayarına erişmek mümkün: Neutral, Sport, Comfort, Perso ve Eco. Bu sistem, beş farklı iç mekan aydınlatma ambiyansı ile tamamlanıyor: sepya, kırmızı, mavi, mor ve yeşil. Seçilen aydınlatma ambiyansı orta konsolu ve üst versiyonlarda ön ve arka kapı panellerini kapsıyor. Yansıttığı renk ise TFT ekran ve portre-formatlı multimedya ekran ile bağlantılı. Bir üst sınıftaki araçlar için düşünülen tam renkli Head up Display, Yeni Megane Sedan'da da yer alıyor. Katlanır renkli Head up Display, bir yandan güvenliği ve sürücü konforunu artırırken öte yandan sürücü desteklerinin kullanımını kolaylaştırıyor. Sürücüler, gözlerini yoldan ayırmadan stressiz biçimde tüm bilgilere, navigasyon talimatlarına ve sürücü desteklerine (ADAS) ulaşabiliyor. Nedir bu destekler dersiniz liste çok uzun ama birkaç önemli olanı sayayım; Şerit takip sistemi (LDW), güvenli mesafe uyarı sistemi (DW), kör nokta uyarı sistemi (BSW), Yorgunluk tespit sistemi (TDW). İç mekânın genişliği ise sınıf standartlarının üstünde. Arka koltukta seyahat edeceklerin çok rahat edeceklerini söyleyebilirim. Ve bagaj. Bizlerin olmazsa olmasıdır. 5 günlük tatile bile giderken evin yarısını taşıdığımızdan kapasitesi, yüklemeye genişliği çok mühim. Ve sonuç; 503 dm3 (VDA)



MOTOR

Renault Megane, 3 benzinli ve 3 dizel motorla satılıyor. 1.2 Tce yani turbo beslemeli benzinli motor 5.500 d/d'da 130 hp ve 2.000 d/d'da ise 205 Nm tork sunan motor 7 ileri EDC çift kavramalı otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Bu kombinasyondan çıkan veriler ise: 0'dan 100 km/h'ye 10.9 saniye ve son sürati ise 200 km/h.

Yakıt tüketimi ise 100 km'de; şehir içinde 6,8 lt, şehir dışında 4,7 lt ve ortalama 5,4 lt. Hiç de fena değil. Downsizing (küçük hacim çok güç) dedikleri modaya uyan Renault ne de iyi yapmış. Detaylar birazdan geliyor.

YOL DURUMU

Bu başlığa önce iç mekanı inceleyerek başlayacağım. Malum yurtda satılırca yazdık bakalım kullanımı nasılmış. Gösterge tablosunu takip etmek oldukça kolay, ortada kocaman bir daire ve içinde devir, hız, yol bilgisayarı, vites göstergesi ve seçtiğiniz moda göre ekonomik kullanım göstergeleri var. Sağında yakıt solunda hararet göstergeleri yer almış. Direksiyon ele iyi oturuyor ve kaymıyor. Üzerinden hız kontrolü ile ACC (Adaptif Cruise Control) kumanda ediliyor. Tabii telefon ve medya sistemi de. Ancak bu hız kontrolünü vitesin arkasında yer alan otomatik el freninin yanında

ki düğmeyle devreye almak bana pek ergonomik gelmedi. Çünkü sağa basarsan sürat limiti sola basarsan ACC devreye alınıyor bunun içinde gözünü yoldan ayırman şart.

Ve meşhur 8.7-inç portre formatlı (22cm) R-LINK 2 ile tanışma zamanı. İlk başta biraz karmaşık gibi gelse de aslında hiç öyle değil lakin herkese hitap etmiyor. Teknolojiyi iyi kullanan biri olarak bana kolay gelse de anneme ve babama hiç de kolay gelmedi ki onlarda akıllı telefon ve tablet kullanırlar. Hele hele o iklimlendirme ayarları da o ekrana taşınmış olması beni ikileme soktu. Bir taraftan güzel teknolojik ama

diğer taraftan kullanım için gözleri yollardan ayırmak. Ben bu konuda netim. Ben anam babam usulü her şeyin yerli yerinde olduğu kumandaları tercih ederim. Çünkü ekranın altında ki çizgilere dokunup ekranın yukarı çekip oradan istediğin özelliği seçmek biraz şatafatlı. Diğer özelliklerde aynen bir tablette dolaşıyormuşçasına kolay. Çek ekranı sağa mis gibi özellikler, çek sola başka özellikler, dön dolaş dur. Sıkışık trafikte ise kurcala Allah kurcala yol nasıl geçiyor unutuyorsun. Ama bu özellikleri yola çıkarken bir kere ayarla, sonra konforun tadını çıkar diyor mühendisler. Haklılar ama bizi tanımıyorlar, biz severiz kurcalamay. R-LINK 2'ye cep telefonunu tanımla ve istediğin gibi kurcala, ortamı istediğin şekle sok, kullanım ayarını değiştir kaydet sonra tekrar kullan. Ben en çok ana ekranda

yer alan hava kalitesi ölçere tav oldum. Çok nadiren de olsa temiz hava buldum. Yani R-LINK 2 size yeni dünyaların kapılarını açıyor. Ayrıca göz hizası göstergesi de gayet okunaklı ve yeterli bilgileri veriyor.

Ve yola çıkma zamanı. Koltuklar oldukça rahat ve kolay ayarlanıyor. Hatta ekstra sunulan masaj özelliği bile vardı. Yola çıkınca 1.2 litrelik motor ve EDC merakımı oldukça arttırdı. Ve ilk metrelerde eğlenceli kilometreli geride bırakacağımızı gösterdi. Tek sıkıntı 18 inçlik jantlar oldu. Düşük yanaklı lastiklerle inşaat sahasına dönen yolarımızda dolaşmak sesli ve sert oldu. 0'dan 100 km/h'ye gayet istekli çıkan Megane, ara hızlanmalarda ve son sürate çıkmada çok sorun yaşatmadı, hatta çoğu rakibinden iyi iş çıkardığını bile söylemem lazım.



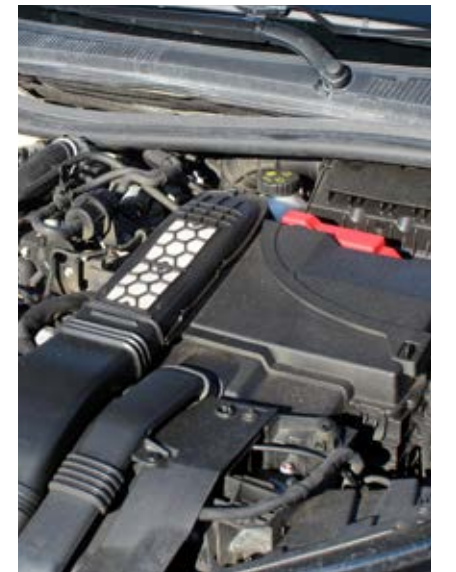
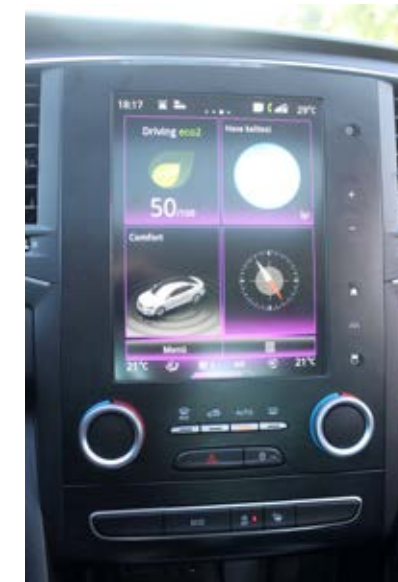


Ve yola çıkma zamanı. Koltuklar oldukça rahat ve kolay ayarlanıyor. Hatta ekstra sunulan masaj özelliği bile vardı. Yola çıkınca 1.2 litrelik motor ve EDC merakımı oldukça arttırdı. Ve ilk metrelerde eğlenceli kilometreli geride bırakacağımızı gösterdi.

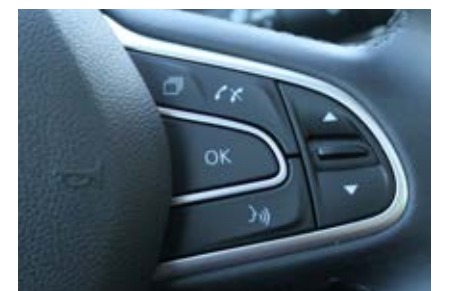
Ancak direksiyon hissiz olduğundan çok tadına varamadım. Sert girilen virajlar 18 inçlik jantlardan dolayı yüksek tutunma gösterse de kafadan kayma zaman zaman oluyor. Standart sürüşler için bir sıkıntı yaşatmayan Megane, çok zorlanmadıkça elinden geleni yapıyor. Arka koltuklar da seyahat etmekte bir sıkıntı yok,

dert sıkıntı bagaja ulaşmakta. Ya içerdense direksiyonun solundan ya anahardan ya da ekstra olarak almışsanız bagajın altına ayak sallayarak açılıyor. Bunun dışında üzerinde bir düğme yok. Bu da anahtar cebinizde değilse baya sıkıntı yaratıyor. Gelelim yakıt tüketimine. Oldukça spor kullanımda 100 km'de 10,5

litre, sakin kullanımda ise 7 litre tükettim. Ortalamaya 8 litre desek abartmış olmayız. Fiyat ise 68.000.TL'den başlıyor (1.6 16V 115 hp), 120.850.TL'ye kadar çıkıyor (1.6 dCi 130 hp). Ancak bununla bitmiyor, her donanım seviyesi için kabarık bir ek donanım listesi mevcut.



Renault Megane, 3 benzinli ve 3 dizel motorla satılıyor. 1.2 Tce yani turbo beslemeli benzinli motor 5.500 d/d'da 130 hp ve 2.000 d/d'da ise 205 Nm tork sunan motor 7 ileri EDC çift kavramalı otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Bu kombinasyondan çıkan veriler ise: 0'dan 100 km/h'ye 10.9 saniye ve son sürati ise 200 km/h.



HEM HİBRİT HEM YERLİ

Sakarya'daki Toyota Türkiye fabrikasında üretilen ilk crossover ve hibrit araç olma özelliği taşıyan Toyota C-HR, Avrupa, Kuzey Amerika, Kuzey ve Güney Afrika, Ortadoğu, Orta Asya ve Kafkasya'daki 47 ülkeye ihraç ediliyor. 2016'nın son çeyreğinde seri üretime başlanan Toyota C-HR modeli, çeşitli kıta ve onlarca ülkede alıcılarıyla buluşmaya devam ediyor.

Yazı: Sinan Akad

Fotoğraflar: Mert Kocabaş



Toyota C-HR tarihini 2016 yılının Aralık ayından itibaren yazmaya başladı. Japonya'nın dışında ülkemizde Sakarya'da üretilen C-HR Amerika'ya kadar ihraç ediliyor.

DIŞA BAKIŞ

Uzun zaman söylemekten ve yazmaktan gurur duyuyorum, neyi mi? Artık cesur tasarımların daha çok ilgi göreceğini. Toyota da sağ olsun bu sese kulak vermiş olacak ki C-HR konsept modelinden çok değişmeden üretim bantlarından inmeye başladı. Yeni C-HR'ye dışardan baktıkça her bir santimetre karesinde bir güzellik buluyorsunuz. Önden baktığınızda çatık kaşlar ve hırçın bir ifadesi var. Yana geçtiğimiz

de ise arka kapı kollarının gizli olmasından ve tavanın arakaya doğru alçalmasından dolayı kupe bir tasarımı andırıyor. Ayrıca ön çamurluktan başlayarak kapılardan devam eden ve arka stoplara uzanan çizgiler, çıkıntılı stoplar, tavanda yer alan sportif detay olan spoyler, siyah tavan rengi, dar ve siyah renkli arka camı hepsi bir bütünün parçası olmuş. Arka tasarımda ise alt ortaya konumlandırılmış sis farı, çıkıntılı stoplar, bagaj kapağında yer alan ince spoyler, yamuk dörtgen bagaj kapak çizgisi ile dış tasarım bence tüm takdirleri hak ediyor. Ama zevkler ve renkler tartışılmaz. Ve bagaj kısmında ki hibrit yazısı işin rengini değiştiriyor. Detaylar az sonra...





İÇE BAKIŞ

Dıştaki marka algısı içeride de devam ediyor. Baştan aşağı yeni bir kokpit ve orta konsol sizi karşılıyor. Gösterge grubu sade, 2 yuvarlak ortasında bilgi ekranı var. Ancak ilk farklılık burada ortaya çıkıyor ve devir saatinin içinde hibrit göstergesi var. Devir sayıları yerine yazılarla ve renkli alanlarla ayrıştırılmış. Bunlar CHG, ECO ve POWER. Bu anlarda kendini yeterince ifade ediyor. Bir diğer önemli kumanda ise vites kolunun arkasında ki "EV Mode" düğmesi. Eğer piller yeterince doluyorsa bu düğmeye basarak sadece elektrikli gitmek mümkün. Ama belli bir kilometre o da gaz pedalına doğru basarsanız.

Direksiyon ise çok fonksiyonlu ve sportif sayılır. Orta konsolda kocaman dokunmatik bir ekran mevcut. Bu ekran 8" Toyota Touch 2 olarak adlandırılmış. Bu ekrandan navigasyon, yol bilgisayarı, medyaya ulaşabiliyorsunuz. İklimlendirme ise hemen altında yer almış. Kullanımı çok kolay. Sadece ön göğüs biraz çıkıntılı geldi bana. Daha geriye alınarak ön alanda yer açılabilmiş.

Kokpit baştan aşağıya yeni bir tasarım formuna sahip. Bunun yanında kapılardan başlayarak kokpit boyunca ilerleyen şerit tasarımı sayesinde de yaşam alanına farklılık katılmış. Toyota yetkilileri tarafından açıklanan bilgilerde elmas formu tasarım deniyor. Bunu kapı içlerinde, tavanda görmek mümkün.

Vites kolunun önüne ve arkasına bardaklık konmuş, kolçak geniş ve kullanışlı. Kapı içlerinde de yeteri kadar yer var. Lakin arka tarafa geçince işler değişiyor. Arka alan, dar yan cam ve ba-



sık tavan yüzünden biraz kasvetli. Eğer önde iri ya da uzun biri oturuyorsa arkada işiniz zor. Ancak 4 kişi seyahat eder. Bagaj hacmi ise 297 litre. Yükleme eşiği biraz aşağıda.

MOTOR

1.8 litrelik 4 silindirli benzinli motor 92 PS güc ve 142 Nm tork üretiyor. Ayrıca birde elektrik motoru var; manyetik tip elektrikli motor ise 53 kw güc ve 163 Nm tork veriyor. Sistem nasıl çalışıyor; önce elektrikli motor ilk kalkışı yapmaya çalışıyor ve ardından güc gerekirse benzinli motor çalışıp devreye giriyor. CVT şanzımanla kombine edilen motor, hızlı vites değişimlerine sahip olan vites kutusu

sayesinde istendiğinde sportif istendiğinde de ekonomik olmayı başarıyor. 0'dan 100 km/h'ye 11 saniyede ulaşan C-HR'nin son sürati 170 km/h. Fabrika verisi yakıt tüketimi ise: Şehir içi 3,5 l / Şehir dışı 4,1 l / Ortalama 3,9 l. Ortalama CO2 Emisyonları (g/km): 87

YOL DURUMU

Koltuğa kurulup tüm ayarlarımı yaptıktan sonra bu tarz modellerle yollara koyuldum. Tabii ilk soru şu: Hibrit motor neler yapacak. Hemen marşa bastım ama çalışıp çalışmadığını anlamak için ekrana bakmak zorunda kaldım. Vitesi "D" moduna alıp gaza bastım ilk başta elektrikli gibi hareket edip sonra benzinli motora geçti.



Bu noktada C-HR'yi sadece elektrikli kullanmak için "EV mode" düğmesine bastım ama yeterli olmadı. Ne gerekiyor? Peygamber sabrı. Öyle bir hassas basmak lazım ki gaza ağır ağır hızlanmasını beklemek lazım. Tabii arkanızda ki sürücülerin sabırlı olması şart yoksa kornayı yiyorsunuz. Peki ben normal kullandım nasıl olacak dersenez, benzinli motor işi ele alıyor ve tekerleklerle güç gönderiyor. Aynı zamanda pilleri de şarj ediyor. Ani hızlanmalarda ise hem benzinli hem de elektrikli motor devreye giriyor ve tüm gücü kullanıyor. Otoyol kullanımında ise sakın sakın giderken elektrikli motor hızlandırmayı ele alabiliyor. CVT şanzımanında elinden geleni yapıyor. Peki nereden anlıyorsun kardeşim benzinli motorun devreye girdiğini dersenez; 2 şekilde: 1. Sesinden, 2. Orta ekranda ki ekrandan. Yapmış olduğum otoyol kullanımlarında sert rüzgarlara kolaylıkla kafa tuttu. Şehir kulla-

nımlarında yüksek manevra kabiliyeti ve başarılı görüş açılarıyla kolay kullanıma sağladı. Hızlı viraj girişlerinde yere sağlam basan bir yapısı olduğunu da ispatladı. Ancak öndeki motor ağırlığı işlerin rengini değiştiriyor. Önden kayma normal modele göre daha belirgin olmuş. Darbe emiş konusunda başarılı bir süspansiyon sistemine sahip olan araç, sert çukurlarda yaşam alanına beklenenden biraz fazla ses alabiliyor. Yönlendirme sisteminin karakteri de tüm ihtiyaçlarımıza cevap verebilecek türden. Yakıt tüketimi ise 100 km'de sportif kullanımda 6 litre, sakın kullanımda 3,5 litre ortalamada 4,9 litre diyebilirim.

BENCE

Artık firmaların üretim maliyeti yerine cesur tasarımlara imza atma zamanı geldi de geçiyor. İnsanlar farklı olmak için para harcarken otomobil firmalarının bu trendin dışında kalması kabul edilemez olacaktır. Ve Toyota

buna ek olarak hibrit modelleriyle de damga vuruyor. Çevreci bir otomobil kullanmak çok keyifli ama ülkemizin 7 tepe olduğunu hesaba katarsak, Toyota mühendislerinin yazılım üzerinde çokça çalışmaları gerekecek. Yoksa Toyota C-HR'yi elektrikli kullanmak hayal olacak. Fiyat ise 116.900.TL den başlıyor 127.700.TL'ye kadar çıkıyor. Bu fiyatlar ÖTV teşvikli kampanyalı fiyatları. Ayrıca tüm ek paketler alınırsa 35.000.TL civarı bir ek daha gelme olasılığı var.



GENİŞ ALIMLI VE EKONOMİK

Sahip olduğu nitelikler ve sahip olduğu yeni teknolojilerle B sedan segmentindeki müşteri sayısının artmasını sağlayan yeni Peugeot 301 güncel Peugeot modelleriyle aynı tasarım dilini bünyesinde barındırıyor. Dik konumlu radyatör ızgarası, gövde ile aynı düzeyde bulunan farlar ve büyük bir titizlikle uygulanan değişikliklerle yeni Peugeot 301 dinamik ve çekici bir görünüm sunarken markanın imzası niteliğinde olan LED farlar bünyesinde barındırdığı teknolojiyi gözler önüne seriyor.

*Yazı: Sinan Akad
Fotoğraflar: Mert Kocabaş*



2012 yılında ki Paris Otomobil Fuarında tanıtılan Peugeot 301, öncelik ülkemizde olmak üzere, satışa sunuldu. 2015 yılında makyajlanan 301 ülkemizde çok beğenildi.

DIŞA BAKIŞ

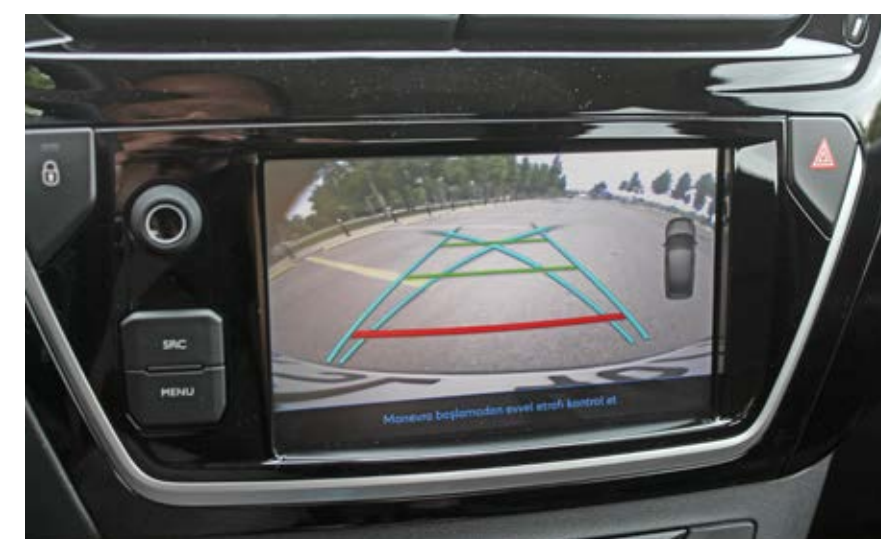
Markanın en güncel tasarım kodlarını bünyesinde barındıran çizgiler, gövde yüzeylerini zarifçe şekillendiriyor. Yeni Peugeot 301, güçlü ve dayanıklı bir görünüm, geniş yaşam alanı ve dinamik sürüş özellikleriyle öne çıkıyor. Markanın yeni modelle-

rinde olduğu gibi yeni Peugeot 301'in burun tasarımını da büyük 'Aslan' logosuna ev sahipliği yapan dik konumlu ön ızgara ve dinamik tasarımlı ön tampon aslan logosuna yakışır olmuş. Farlar gövdeyle aynı düzeyde tasarlanırken ön ızgara tarafından ön plana çıkarılmış ve geniş hava girişlerine sahip dinamik tasarımlı ön tampon tarafından altı çiziliyor. Bütün bu yapı markanın imzası niteliğinde olan LED farlar, sis farları ve tampondaki geniş hava girişlerini ön plana çıkartıyor. Düzgün çizgileriyle yalın, ancak

bir o kadar da dinamik bir tasarıma sahip olan motor kaputu aerodinamik açıdan optimize edilen bombeli ön camla bütünleşiyor. Ön farlardan başlayan omuz çizgisi geniş bir yaşam alanının temel anahtarı olan 2,65 metre uzunluğundaki dingil mesafesi ve 16 inçlik jantları saran şişkin arka çamurlukların üst kenarı boyunca uzanıyor ve arkaya doğru güçlenerek devam ediyor. Arkaya doğru zarifçe eğim alan tavan, tavan tasarımını tamamlayan arka cam ve bagaj kapağıyla bütünlük sağlıyor.



Düzgün çizgileriyle yalın, ancak bir o kadar da dinamik bir tasarıma sahip olan motor kaputu aerodinamik açıdan optimize edilen bombeli ön camla bütünleşiyor.



Bagaj kapağının altında ise 640 litrelik geniş bir bagaj gizleniyor. Yeni Peugeot 301, Tekno Gri, Titanyum Gri ve Oasis Mavi olmak üzere üçü yeni ve her biri 301'in karakteri ve tarzıyla uyumlu toplam yedi farklı renk seçeneğiyle sunuluyor. Yaşam alanı ise açık veya koyu olmak üzere iki farklı renk alternatifine sahip. Allure donanım seviyesinde Adamantium adındaki kumaş döşemelerle koyu renk devreye girerken yine aynı donanım seviyesinde yarı deri bir alternatif de sunuluyor. Genel olarak baktığımızda Peugeot 301 sportif hatlar taşıyan, tasarımıyla dikkat çeken bir araç olmuş.

İÇE BAKIŞ

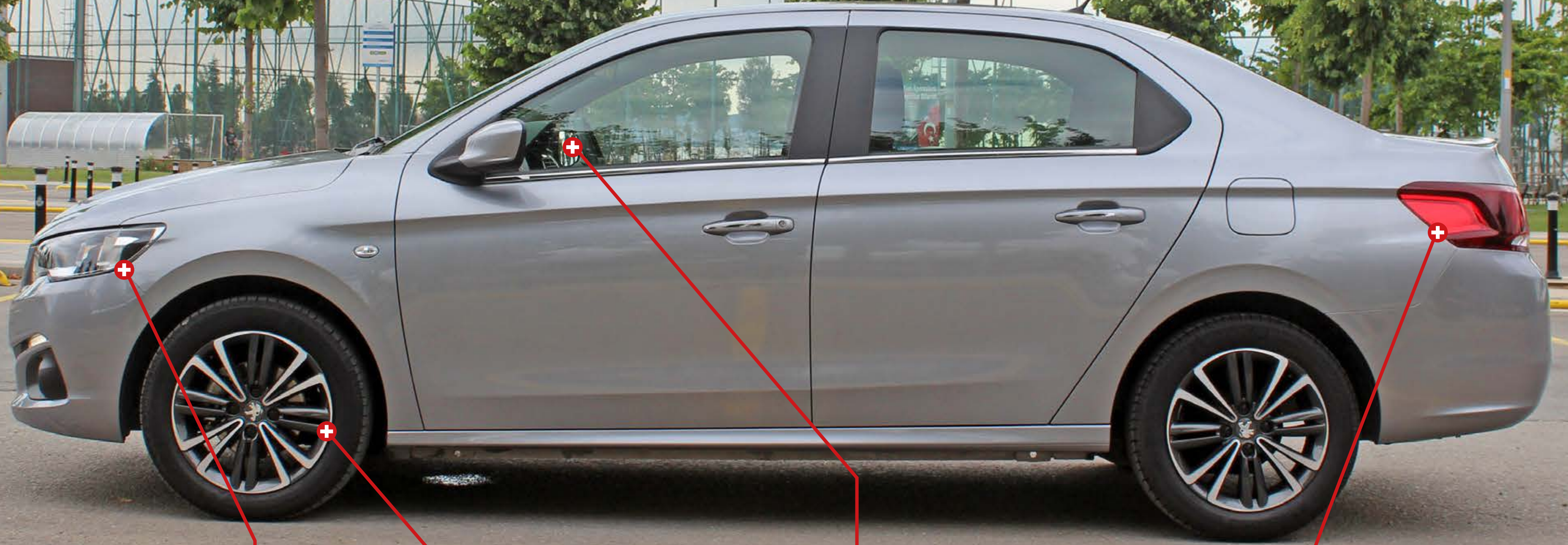
Geniş bir açıyla açılan kapılar, geniş ve modern tasarımlı bir yaşam alanına erişim sağlıyor. Sürücü, ergonomik koltuğuna otururken yükseklik ayarlı deri direksiyon simidi ve koltuğu ile ideal sürüş pozisyonunu ayarlayabiliyor. Sürüş esnasında ise gözünü yoldan ayırmadan sol eliyle hız sınırlayıcı/hız sabitleme sistemini ve sağ eliyle müzik sistemini kumanda edebiliyor.



Gösterge panelindeki bilgi ekranı ise sürücüye ihtiyacı olan bilgileri aktarıyor. Orta konsolun en üstünde gümüş bir çerçeveye vurgulanan 7 inç büyüklüğündeki kapasitif dokunmatik ekran yer alıyor. Yeni nesil ünite Tom Tom navigasyon ve geri görüş kamerası için arayüz olarak görev yapıyor. Merkezi ekranın altında iklimlendirme sisteminin kumanda paneli yer bulurken elektrik kumandalı camların düğmeleri ise vites konsolunun sol ve sağ yanında konumlandırılıyor. Ki bence hiç ergonomik değil ve kullanımı zor.

Sadece yaşam alanı genişliği ve pratikliğiyle değil yeni Peugeot 301 aynı zamanda araç içi bağlanabilirlik noktasında da benzersiz bir deneyim sunuyor. 7 inçlik kapasitif dokunmatik ekrana sahip bilgi ve eğlence sistemi Android Auto®, Apple CarPlay™ destekli Mirror Screen özelliği sayesinde akıllı telefon ile otomobil arasında bir bağ oluşturuyor. Sürücü, uyumlu akıllı telefonunu orta konsoldaki 7 inçlik yüksek çözünürlüklü dokunmatik ekran üzerinden yöneterek konforlu ve güvenli bir sürüş gerçekleştirebiliyor.

Sürücü ayrıca sesli komut sistemi üzerinden navigasyon, telefon ve medya fonksiyonlarına da erişim sağlayabiliyor. Akıllı telefona erişim sağlayan sistem, aynı zamanda geri görüş kamerası ve 3D Tom Tom navigasyon için arayüz olarak da devreye giriyor. Yeni Peugeot 301, özel donanım ve nitelikleriyle segmentine tamamen yeni bir boyut kazandırıyor. Kaliteli ve modern algısıyla dikkat çeken iç mekan, ön de ve arka koltuk sırasında konforlu ve pratik bir yaşam alanı sunuyor.



2,65 metre uzunluğundaki dingil mesafesinin de katkısıyla yeni Peugeot 301 beş kişiyi rahat ettirecek bir yaşam alanı sunuyor. Ön koltuk yolcularına 1,41 metrelik dirsek mesafesi ve arka koltuk yolcularına ise 1,40 metrelik dirsek mesafesi söz konusu. Arka koltuk yolcularına ön koltuk pozisyonuna bağlı olarak 12 cm ile 26 cm arasında değişen bu sınıfın en iyi diz mesafesi sunuluyor. Kapı cepleri, torpido gözü, ön kol dayama altı ve orta konsolun alt kısmında olmak üzere yaşam alanına dağıtılan farklı saklama alanları günlük yaşamı kolaylaştırıyor.

MOTOR

Benzinli cephesinde, giriş seviyesi olarak beş vitesli manuel şanzımanla kombine edilen 1.2L PureTech 82 HP yer alırken dizelde ise 1.6L HDi 92 HP devreye giriyor. Her iki motor seçeneği de beş vitesli manuel şanzımanla kombine edilebiliyor. 1.6 HDi motor 4000 d/d'da 92 hp güç ve 1750 d/d'da 230 Nm tork üretiyor. 0'dan 100 km'ye 11.2 saniyede çıkan 301'in son sürati 180 km/h. Fabrika verisine göre 100 km'de yakıt tüketimi; şehir içi 6 litre, şehir dışı 4,3 litre ve ortalama da ise 4,9 litre tüketiyor. Co2 emisyon ortalaması ise 114 gr/km

YOL DURUMU

Yeni 301 rahat bir oturma pozisyonu sunuyor. Göstergeler ise direksiyon tarafından perdelenmiyor. Malzeme kalitesi nispeten iyi. Bolca sert malzeme kullanıldığını söylemem gerek. Cam düğmelerinin vitesin kenarına konmuş olması kullanımı oldukça zorlaştırıyor ama nostaljik bir hava katmıyor da değil. 7 inçlik dokun-

matik ekranlı ekran ile günümüz teknolojisini fazlasıyla yakalıyor, hemen alttaki elektronik iklimlendirme ise pratik. Dörtlü flaşör düğmesi ise uzakta yer aldığından kullanımı kolay değil. Dikiz aynalarının da elektronik olması güzel olmuş ancak kumandasının sol tarafa direksiyonun arkasına konması el yordamıyla kullanımı gerektiriyor. İçerden açılan bagaj kapağı düğmesi iyi var çünkü dışardan açma düğmesi yok. İç mekân ise oldukça geniş. Bagaj hacmi ise bizlerin seveceği ölçülerde; 640 litre (VDA 210 göre 506) Amortisörlerin konforu fena değil ama sesli çalışıyorlar. Yol tutuş ise hafifliğine rağmen gayet iyi. Ancak yan rüzgarlardan etkileniyor. Virajlarda ise elinden geleni yapmasına karşın ESP devreye girmek için tetikte bekliyor. Dizel motora ani yüklenmelerde ön tekerlekler kolay patinaja düşüyor. Viraj içinde de kafadan kaymaya meyilli. Yüksek sürat stabilitesi ise gayet başarılı. Ancak hissiyatta o izlenimi vermiyor. Motor sesi öyle çok duyulmasa da sert darbelerden gelen ses daha çok duyuluyor. Motor ise kendini senelerden beri kanıtlamış DV6D. 5 ileri şanzıman ise mis gibi çalışıyor ama günümüzde 6 ileri olduğu için motor sesini üst süratlerde duyulmasına sebebiyet veriyor. Yakıt tüketimi ise performanslı kullanımda 100 km'de 8 litre, sakinde 5 litre ve ortalama da 6,5 litre. Fiyat konusuna gelince ise benzinli modeller 61.100.TL ile 64.200.TL, dizeller ise 72.600.TL ile 78.200.TL arasında değişiyor. Test aracımız ise en dolu modeli olan Allure idi ve fiyatı 72.600.TL. ek olarak sunulan donanımların olduğunu da unutmamak gerek.



PİST HEYECANI SERRES'E TAŞINDI

2017 Türkiye Pist Şampiyonası 2.ayağı, Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu tarafından 05-06 Ağustos tarihlerinde Yunanistan Serres Yarış Pisti'nde düzenlendi. Aynı zamanda Opel Corsa OPC Cup ikinci yarışlarına da ev sahipliği yapan hafta sonunda, 2 gün boyunca 4 ayrı yarış koşuldu.

Yazı ve Fotoğraflar: TOSFED Medya



14 sporcunun mücadele ettiği Opel Corsa OPC Cup ilk yarışında birinci Alkan Güven, ikinci Ali Başakıncı ve üçüncü de Galip Atar olurken, ikinci yarış Ekrem Vardar, Ali Başakıncı ve Alkan Güven sıramalasıyla sona erdi.



MOTORSPORLARI TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI

Maxi grup her iki yarışında da Ülkü Motorsport adına Nissan Skyline GT-R 35 Nismo ile yarışan Ümit Ülkü birinciliklerin sahibi oldu. Ülkü aynı zamanda 1.14:904'lük zamanıyla Serres pistinin yeni tur rekoruna da imza attı. Muhammed Ali Ülkü'nün mekanik problemlerle tamamlayamadığı yarışlar sonunda BC Vision Motorsport adına Porsche 997 GT3 ile İsmet Toktaş her iki yarışı da maxi grup ikincisi olarak tamamlayan sporcu oldu.

Süper grup ilk yarışında BMW 320i ile 18 yaşındaki Borusan Otomotiv Motorsport pilotu Ali Türkkan birinci, Ebam Gedik Motorsport adına BMW 320i ile Yağız Gedik ikinci ve Toksport WRT adına Seat Leon TCR ile Çağlayan Çelik de üçüncü olarak finiş gördüler. Pazar günü koşulan ikinci yarışta; Ali Türkkan lider durumdayken 12. turunda patlayan lastiği nedeniyle pite girdi ve 3 sıra kaybetti. 17 tur sonunda birinciliği

Yağız Gedik ikinciliği Çağlayan Çelik kazanırken, üçüncülüğü de Honda Civic Type-R ile Ülkü Motorsport pilotu Hakan Mete Kutay elde etti. 14 sporcunun mücadele ettiği Opel Corsa OPC Cup ilk yarışında birinci Alkan Güven, ikinci Ali Başakıncı ve üçüncü de Galip Atar olurken, ikinci yarış Ekrem Vardar, Ali Başakıncı ve Alkan Güven sıramalasıyla sona erdi.

Ayrıca organizasyonun ilk günü sonunda, Türkiye Pist Şampiyonası'na katılan sporcular ve takım yöneticileri ile, TOSFED Başkan Vekili Eren Üçlertoprağı ve TOSFED Sportif Kurul üyelerinin katılımıyla bir çalıştay düzenlendi. Oldukça verimli geçen ve tüm katılımcıların görüşlerini paylaştığı toplantıda, Intercity İstanbul Park pistinde yapılması planlanan yarışların iptalleri değerlendirildi ve 16-17 Eylül tarihlerinde gerçekleştirilecek olan Türkiye Pist Şampiyonası üçüncü ayağının hangi pistte olacağının ilerleyen günlerde açıklanması kararlaştırıldı.



ŞEHİT ASTSUBAY ŞİMŞEK ANISINA YARIŞTILAR

2017 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın 6. yarışı olan
Şehit Astsubay Hamza Şimşek Tırmanma Yarışı, 13 Ağustos pazar
günü Ankara Büyükşehir Belediyesi katkılarıyla Ankara Otomobil
Sporları Kulübü tarafından Çankaya'da düzenlendi.

Yazı ve Fotoğraflar: TOSFED Medya



Kategori 3'te GP Garage My Team adına Mitsubishi Lancer EVO IX ile Antalyalı Okan Tanrıverdi birinciliğe uzanan sporcu olurken, Renault Clio II Sport ile Erdal Etyemez ikinciliği ve Peugeot 206 RC ile Sakarya'dan Yasin Güleç üçüncülüğü kazandı.



● İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Sakarya ve Kocaeli illerinden 18 sporcunun katıldığı yarış, Ocak ayında El Bâb'da yapılan Fırat Kalkanı operasyonunda şehit düşen, yarışın yapıldığı köyde yaşayan ve köy muhtarı Mustafa Şimşek'in de oğlu olan Şehit Hamza Şimşek adına gerçekleştirildi. 6 kilometre uzunluğundaki parkurda 3 çıkış olarak koşulacak organizasyonda Kategori 1'de Opel Corsa GSI ile Kaan Kara birinciliği elde ederken, Fiat Palio ile Ramazan Ekiz ikinciliğin sahibi

oldu. Kategori 2'de Neo Motorspor adına Peugeot 208 R2 ile yarışan Ferhat Tanrıbilir birincilik serisini Ankara'da da sürdürerek bir kez daha podyumun en üst basamağında yer aldı. Bu kategorinin ikincisi Opel Astra GSI ile Çağlar Ünüvar ve üçüncüsü de Ford Fiesta ST ile Önder Akcengiz oldu. Kategori 3'te GP Garage My Team adına Mitsubishi Lancer EVO IX ile Antalyalı Okan Tanrıverdi birinciliğe uzanan sporcu olurken, Renault Clio II Sport ile Erdal Etyemez ikinciliği ve Peugeot 206 RC ile

Sakarya'dan Yasin Güleç üçüncülüğü kazandı. Mitsubishi Lancer EVO IX ile Ankara'dan Kadir Murat Altuntaş hem Kategori 4' birinciliğinin, hem de 03:21,180 ile en iyi zaman kupasının sahibi olurken, ikinciliği İzmir'den prototip Opel Corsa GSI ile Cem Yudulmaz ve üçüncülüğü de Ankara'dan Subaru Impreza WRX ile Yavuzhan Cabaroğlu elde etti. 2017 Türkiye Tırmanma Şampiyonası 26-27 Ağustos tarihlerinde Antalya'da düzenlenecek 7. ayak yarışı ile sona erecek.



4x4

DÜNYASI

Sayı: 27
Mart 2017

TOYOTA HILUX
TONKA
KONSEPT



1983
JEEP CJ-8

✕ 4.7 GRAND CHEROKEE



NISSAN NAVARA GOLD



HULK



✕ **YENI AUDI Q5**



Available on the iPhone
App Store

www.4x4dunyasi.com